

MACLÓVIA CORRÊA DA SILVA

AS RODOVIAS NO CONTEXTO SÓCIO- ECONÔMICO PARANAENSE: 1946-1964

Dissertação apresentada ao Curso de Pós-Graduação em História do Brasil — opção História Econômica — do Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes da Universidade Federal do Paraná, como requisito parcial à obtenção do grau de Mestre.

ORIENTADOR:

Professor Dr. Carlos Roberto Antunes
dos Santos.

CURITIBA

1984

14



AS RODOVIAS NO CONTEXTO SÓCIO-ECONÔMICO PARANAENSE:
1946-1964

MACLÓVIA CORRÊA DA SILVA

ERRATA

Página

- 9 Na 18ª linha, onde se lê "Luís Carlos Pereira", leia-se "Luiz Carlos Pereira".
- 16 Na 25ª linha, onde se lê "exportação", leia-se "importação".
- 22 Na 3ª linha, onde se lê "Luís Carlos Pereira Tourinho", leia-se "Luiz Carlos Pereira Tourinho".
- 34 Na 18ª linha, onde se lê "os acessórios", leia-se "os acessórios".
- 35 Na 26ª linha, onde se lê "Generou Tourinho", leia-se "General Tourinho".
- 49 Na 10ª linha, onde se lê "para os anos de 1955 a 1960", leia-se "para os anos de 1956 a 1960".
Na 17ª linha, onde se lê "entre 1955 e meados de 1958", leia-se "entre 1956 e meados de 1958".
- 63 Na 4ª linha, onde se lê "Estrada do Carmo", leia-se "Estrada do Cerne".
- 79 Na 5ª linha, onde se lê "Luís Carlos Pereira Tourinho", leia-se "Luiz Carlos Pereira Tourinho".
- 132 Na 37ª linha, onde se lê "TOURINHO, Luís Carlos Pereira", leia-se "TOURINHO, Luiz Carlos Pereira".
- 135 Na 19ª linha, onde se lê "TOURINHO, Luís Carlos Pereira", leia-se "TOURINHO, Luiz Carlos Pereira".

Para o meu melhor amigo,
que me fez forte,
que esteve presente
em todas as horas de luta
e que me fez vitoriosa.

AGRADECIMENTOS

Ao Prof. Dr. Carlos Roberto
Antunes dos Santos, Orientador.

Ao Prof. Dr. Brasil Pinheiro Machado.

À coordenação do Curso de Pós-Graduação
em História.

Aos funcionários do Departamento de
Estradas de Rodagem, Arquivo Público do
Paraná, Biblioteca Pública do Paraná,
Assembléia Legislativa do Estado do
Paraná.

Aos pais, irmãos e amigos.

SUMÁRIO

LISTA DE QUADROS	v
LISTA DE GRÁFICOS	vi
LISTA DE MAPAS	vii
INTRODUÇÃO	1
METODOLOGIA	8
REVISÃO CRÍTICA DA LITERATURA	12
CRÍTICA DAS FONTES	24
Capítulo I	
A LEGISLAÇÃO RODOVIÁRIA E A HISTÓRIA REGIONAL	29
Capítulo II	
ASPECTOS SÓCIO-ECONÔMICOS DO RODOVIARISMO — O MO- DELO PRIMÁRIO-EXPORTADOR	53
a) o Modelo Primário-Exportador	57
b) O Modelo Primário-Exportador após 1920	60
Capítulo III	
RODOVIARISMO: BASE DO DESENVOLVIMENTO	71
CONCLUSÕES	109
ANEXOS	114
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	130

LISTA DE QUADROS

1	Importação de Veículos - 1953	15
2	Investimentos Estaduais em Energia Elétrica e Rodovias - 1961/66	52
3	Valor Oficial das Exportações	54
4	Veículos a Motor no Brasil	62
5	Exportação Geral em 1939 (réis)	64
6	Exportação Total	68
7	Produção de Café	69
8	Movimento da População e Variação na Produção de Alguns Gêneros de Primeira Necessidade (Arroz, Batata Inglesa, Mandioca, Milho)	77
9	Movimento de Mercadorias no Porto de Paranaguá (% sobre a Tonelagem)	85
10	Ferrovias Brasileiras	90
11	Extensão da Rede Rodoviária Brasileira	91
12	O café em Relação à Exportação Geral do Estado - 1957/65	92
13	Rede Rodoviária Total - 1960	95
14	Evolução dos Veículos no Brasil	96
15	Metas da Produção Efetiva da Indústria Automobilística para o período de 1957 a 1960 (1.000) ..	96
16	Investimentos (em Bilhões de Cruzeiros)	100
17	Circulação de Veículos - 1962	102
18	Circulação de Veículos - 1963	102
19	Distribuição do transporte de cargas por modalidade em anos selecionados (em %)	103

LISTA DE GRÁFICOS

1	Toneladas Transportadas - Carga Transportada	14
2	Recebimento das Quotas do Fundo Rodoviário Nacional - 1948-1955	45
3	Fundo Nacional de Pavimentação e Fundo Rodoviário Nacional	48
4	Fundo Rodoviário Nacional e Companhia de Desenvolvimento do Paraná	50
5	Pavimentação asfáltica	104
6	Construção de Estradas	105
7	Revestimento	106
8	Obras de Arte Especiais	107

LISTA DE MAPAS

1	Esquema de Viação - 1901	30
2	Plano de Reforma e Construção da Rede Rodoviária - 1932	36
3	Estradas Restauradas e Pavimentadas até 1939.	38
4	Estradas Federais Construídas - 1939	40
5	Estradas Construídas e Pavimentadas - 1939...	41
6	Plano Rodoviário do D.N.E.R. - 1937	42
7	Plano Rodoviário Nacional - 1944	61
8	Plano de Rodovias - 1941	66
9	Rede Rodoviária Estadual do Paraná - 1947 ...	74
9A	Esquema da Estrada Melo Peixoto—Guaíra-1946/50	76
10	Esquema de Estradas Construídas por Tipo de Revestimento - 1951	78
11	Esquema de Estradas em Construção e Concluídas - 1951	80
12	Esquema das Estradas Construídas pelo D.E.R./PR - 1951	82
12A	A Situação das Estradas em 1956	84
13	Rede Rodoviária Federal - 1956	89
14	Plano Rodoviário Estadual e Plano Rodoviário Federal - 1959	94
15	Esquema do Plano Rodoviário - 1963/65	99

INTRODUÇÃO

O desenvolvimento da modalidade rodoviária de transporte no Brasil ocorreu em grande intensidade após a Segunda Guerra Mundial. As ferrovias, até então líderes na preferência por circulação das riquezas, foram substituídas gradualmente por modernas rodovias.

Muitos fatores contribuíram para o crescimento do rodoviarismo nos países sul-americanos, entre eles a multinacionalização das indústrias automobilísticas.

A política econômica de substituição de importações implantada no Brasil após 1956, no Governo Juscelino Kubitschek, ganhou características novas, à medida que as empresas estrangeiras visaram a fabricar internamente os produtos importados, entre eles os veículos, máquinas e equipamentos rodoviários. Esses bens de consumo duráveis disponíveis para comercialização, sem as dificuldades de importação que existiam até 1956, beneficiaram diretamente o crescimento do rodoviarismo brasileiro.

Antes do período da industrialização substitutiva das décadas de 1950/60, o Presidente Washington Luís, em 1927, havia ensaiado um programa de construções de estradas e de incentivo ao uso dos automóveis. Para isso, promoveu exposições de veículos nas cidades do Rio de Janeiro e São Paulo.

Iniciou as ligações entre Rio de Janeiro e São Paulo, e Rio de Janeiro e Petrópolis.

O rodoviarismo teve continuidade em 1937, por ocasião da criação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. Esse evento marcou o início da implantação de uma política de transporte baseada nas rodovias. O D.N.E.R., órgão autônomo, passou a planejar e construir estradas, sem obedecer a um planejamento integrado de vias.

Consolidando uma independência administrativa entre as diversas modalidades de transporte, o D.N.E.R. foi reorganizado em 1945 e foi criado o Fundo Rodoviário Nacional (F.R.N.). A nível regional, cada Estado fundou seu próprio Departamento, marcando com isso o início da elaboração de toda uma série de documentos do rodoviarismo paranaense.

O presente estudo tem como ponto de partida o ano de 1946, data também marcante no aspecto político, com a redemocratização do País.

Dada a constante relação entre as políticas nacional e regionais, uma vez que os recursos arrecadados pela União nos Estados são aplicados em obras nos próprios Estados, Territórios e Distrito Federal, a política da industrialização beneficiou o setor rodoviário em todo o País, a partir da década de 1950. Essa política democrática nacional se encerrou em 1964, com a Revolução de 31 de março.

A Revolução foi um acontecimento político bastante significativo, que trouxe mudanças para todos os setores da economia, tornando-se, portanto, a balisa para limitar o estudo proposto.

No caso do setor de transporte, o novo Governo propôs uma volta aos planos de viação traçados até 1934, com a construção de sistemas integrados por vias fluviais, marítimas, aéreas e terrestres.

Portanto, o grande período do rodoviarismo brasileiro acompanhou a política democrática 1946/64, que introduziu a industrialização por substituição de importações.

O surgimento da indústria automobilística justificou os grandes investimentos em rodovias. Essas atenderiam tanto o setor secundário, com o comércio de matérias-primas e produtos finais, quanto o setor primário na circulação de produtos agrícolas. Como as indústrias se concentraram no eixo Rio de Janeiro—São Paulo, conseqüentemente houve nessa região um acentuado desenvolvimento das rodovias.

O restante dos Estados da Federação, como é o caso do Paraná, estava situado na periferia dos Estados industrializados. Porém todos eles colaboraram para o crescimento do parque industrial com divisas provenientes da venda de seus produtos no exterior e com o intercâmbio comercial entre os Estados.

O crescimento da economia paranaense baseava-se no modelo primário exportador, cuja produção se destinava principalmente para a Europa e Estados Unidos. Para o escoamento das safras, o Estado precisava de uma rede de viação que atendesse suas necessidades primeiras.

Por isso, a elaboração do Plano Rodoviário do Paraná estava voltado para as ligações entre os centros de produção, os centros de consumo e os de embarque.

A formulação da problemática central do estudo foi conduzida pelas idéias acima expostas e será a preocupação ao longo deste trabalho. Procura-se definir até que ponto a política para o desenvolvimento acelerou a circulação de riquezas através das rodovias, tomando como base o rodoviarismo no Estado do Paraná.

Como questões auxiliares à questão maior, enumeram-se as seguintes:

1 - até que ponto as rodovias-tronco traçadas pelo Plano Rodoviário de 1951 lideraram a política de transporte e teriam colaborado na promoção do setor agrícola;

2 - até que ponto a política paranaense para os transportes atendeu as necessidades internas de vias de comunicação do Estado, uma vez que ocorreu o crescimento acelerado de uma modalidade em detrimento das outras;

3 - até que ponto a industrialização nacional beneficiou o rodoviarismo no Paraná;

4 - até que ponto as vias traçadas no Plano Rodoviário do Paraná atenderam o crescimento da produção primário-exportadora.

O conteúdo do presente trabalho foi dividido em três partes procurando abordar a problemática central, a saber:

Na primeira parte descrevem-se as principais leis e decretos que abriram caminhos para o rodoviarismo em todo o território nacional.

Na segunda parte trata-se dos aspectos históricos nos dois primeiros quartéis do presente século. O primeiro quar-

tel foi caracterizado pela ausência de veículos automotores e pela presença marcante da ferrovia São Paulo—Rio Grande.

Essa ferrovia atravessou o Paraná no sentido norte-sul, entre as cidades de União da Vitória e Itararé, não atendendo os interesses econômicos do Estado. A economia interna, basicamente exportadora de produtos primários e importadora de bens de consumo, necessitava de vias no sentido leste-oeste, visando à comercialização de seus produtos.

Uma vez que os locais de produção se encontravam afastados do Porto de Paranaguá, de onde saíam os produtos, o melhor sistema de viação para o Estado seria aquele que não abandonasse, nos planos, a Capital e conseqüentemente o Litoral.

Ora, na realidade a ferrovia São Paulo—Rio Grande cooperava para que as mercadorias saíssem por Santa Catarina ou São Paulo, prejudicando a arrecação estadual. Para evitar essa situação antieconômica, os dirigentes procuraram montar o sistema viário sobre o eixo da ferrovia, construindo ramais rodoviários que unissem ambos os sistemas.

O principal objetivo era construir estradas de rodagem que partissem dos centros de produção e atingissem um ponto da estrada de ferro. Assim, as mercadorias seguiriam por via de rodagem, baldeadas depois nas vias férreas ou vice-versa.

Essa solução encontrada para o transporte das riquezas que se localizavam próximo à ferrovia teve continuidade durante quase trinta anos, quando os principais produtos de exportação eram o mate e a madeira.

Cabe ressaltar o caráter extrativo dessas riquezas encontradas nas proximidades do planalto de Curitiba e dos Campos Gerais. A industrialização desses produtos estava restrita à secagem da erva e ao corte da madeira.

No segundo quartel do século XX houve uma mudança na maneira de transportar as riquezas, abandonando gradualmente o sistema de baldeações e construindo estradas para circular os caminhões e automóveis. A decadência da economia erva-teira e madeireira deu lugar para a ascensão de uma nova riqueza de exportação, que foi o café.

Os planos rodoviários para o escoamento do café estão contidos na terceira parte do trabalho. Durante as décadas de 40, 50 e 60, a economia primário-exportadora de extração foi substituída pelas grandes plantações de café. Ao contrário da erva-mate e madeira, que eram comercializadas na América do Sul, o café era comercializado principalmente nos mercados europeu e norte-americano.

A ferrovia São Paulo—Rio Grande, que representava a espinha dorsal do sistema de viação, perdeu sua importância à medida que as estradas de rodagem foram implantadas. No período anterior a 1946, a política de transporte procurou integrá-la ao sistema.

Após 1946, com a perda da liderança da erva-mate na pauta de exportações, em oposição a uma alta participação do café, houve reestruturação do sistema de transporte.

A meta principal das políticas de transporte do período democrático — 1946/64 — foi a de aproximar a região Norte à Capital e aos portos no Litoral. Esse esforço de

aproximação das diversas regiões do Estado havia começado na década de 1930, com a abertura da Estrada do Cerne. Como continuação, foram feitas outras ligações à Capital e às regiões Norte, Oeste e Sudoeste.

METODOLOGIA

O estudo do rodoviarismo, tese do presente trabalho, aborda os seguintes aspectos:

O aspecto político foi representado pelo período de redemocratização do País; o aspecto legislativo, que data da criação do D.E.R. — Departamento Estadual de Estradas de Rodagem —, e das leis que aprovaram o Plano Rodoviário permitindo sua execução; o aspecto econômico, pelo período da monocultura cafeeira; e o aspecto geo-social, representado pela aproximação das regiões mais distantes da Capital através das rodovias, procurando também a integração do território.

Depois de equacionar o problema a ser investigado, estabeleceram-se as hipóteses sobre o que era essencial para a compreensão do rodoviarismo. Num primeiro momento constatou-se a predominância do setor rodoviário sobre os outros setores de transporte. Em seguida, verificou-se que, devido à opção de uma política aliada à indústria de veículos, foi possível canalizar os investimentos para a construção de rodovias.

Visando a uma compreensão mais ampla do assunto, foram levantadas as fontes primárias, compostas, em essência, por documentos oficiais. As primeiras observações trouxeram à luz o completo isolamento dos planos rodoviários com as

demais modalidades de transporte. Conseqüentemente o D.E.R. procurou construir um sistema de vias estaduais suficiente para atender as necessidades da demanda.

Nos planos elaborados pelo Departamento Estadual não estavam previstas integrações com vias marítimas, fluviais ou férreas. O D.E.R. construía e planejava somente as vias rodoviárias e trabalhava com recursos do Estado e do Fundo Rodoviário.

Para situar a evolução rodoviária na conjuntura econômica paranaense, utilizaram-se outras fontes, constituídas de periódicos, livros e trabalhos acadêmicos.

A literatura geral escolhida foi direcionada para a temática da industrialização, como, por exemplo, os livros de Werner Baer e Warren Dean; para os estudos de economia brasileira e teoria do desenvolvimento, as obras de Celso Furtado, Maria da Conceição Tavares e Paul Sweezy; para o estudo do transporte, as obras de Josef Barat, Júlio Estrela Moreira, Edmundo Régis Bittencourt e Luís Carlos Pereira Tourinho.

Foi com base no levantamento feito e na problemática central do rodoviarismo que se dividiu o trabalho em três partes.

Na primeira parte, foi abordado o problema da legislação que oficializou e permitiu a construção das vias rodoviárias. O estudo procurou fazer um retrospecto desde o início do século, reproduzindo as principais manifestações da luta pela abertura de vias.

Por ocasião do levantamento dessas leis e decretos nos Diários Oficiais da União e do Estado, constatou-se a

importância da legislação para o esclarecimento do tema proposto.

A segunda parte do trabalho reuniu aspectos históricos da construção de estradas e dos planos de transporte no Paraná, nos primeiros quarenta anos do presente século. Esse período foi subdividido em dois quartéis. O critério utilizado se fundamentou no tipo de veículo que circulava nas estradas. No primeiro quartel, as estradas eram estreitas e trafegavam carroças, ao passo que após 1925 os veículos automotores começam a circular e despontam as primeiras modificações na técnica da construção rodoviária.

No primeiro quartel do século, o Paraná já possuía um sistema de viação, formado basicamente por ferrovias que ligavam Curitiba ao Litoral e a Ponta Grossa, e ainda pela ferrovia São Paulo—Rio Grande.

A terceira parte do trabalho procurou estudar o rodoviarismo e os planos de transporte para o escoamento ao café. Com a expansão cafeeira paulista para as terras roxas do Norte do Paraná, a economia tomou novos rumos, estendendo as estradas de rodagem.

O presente trabalho tem caráter interdisciplinar, pois se relacionam História e Economia, a partir da análise de História Econômica. A História Econômica aqui presente fornecerá os elementos essenciais para a compreensão do processo em que se insere o rodoviarismo paranaense.

A análise histórica e o estudo dos modelos de desenvolvimento primário-exportador e substituição de importações foram articulados à luz do método científico, como se expli-

citou anteriormente, com a formulação, a análise e comprovação da hipótese.

Para melhor visualização do rodoviarismo, foram apresentados quadros, mapas e gráficos elaborados pelo D.E.R., D.N.E.R., Secretarias de Viação, e ainda gráficos elaborados especificamente para o presente trabalho, que possibilitaram a idéia de contextualização da questão.

REVISÃO CRÍTICA DA LITERATURA

O levantamento bibliográfico, necessário a um embasamento para o estudo do rodoviarismo, foi feito a partir de obras que tratam do desenvolvimento, planejamento e da História Econômica.

Os estudos específicos sobre o transporte são poucos. A maioria dos trabalhos ou obras aborda o sistema viário como um item da política governamental.

De maneira geral, a literatura que trata do rodoviarismo procura visualizar a questão a partir de dois aspectos, formando duas correntes de pensamento opostas:

a) os militares, técnicos e engenheiros que defendem as rodovias como principal via de comunicação dentro de um sistema de viação alegam que o rodoviarismo no Brasil foi a melhor solução encontrada para os problemas de transporte nas décadas de 1950 e 1960;

b) os economistas, sociólogos e outros estudiosos do assunto das rodovias e dos problemas de desenvolvimento econômico criticam o crescimento do sistema rodoviário no Brasil em detrimento dos outros setores sociais básicos e defendem a integração das vias marítimas, fluviais, ferroviárias e rodoviárias.

O presente trabalho se aproxima da última visão, visto que entende-se que o rodoviarismo pode evoluir, mas priorizando os demais setores sociais básicos que contribuem para um crescimento equilibrado; incluindo também a forma como o Paraná construiu seu sistema de transporte e quais as forças que atuaram para o crescimento da preferência por rodovias.

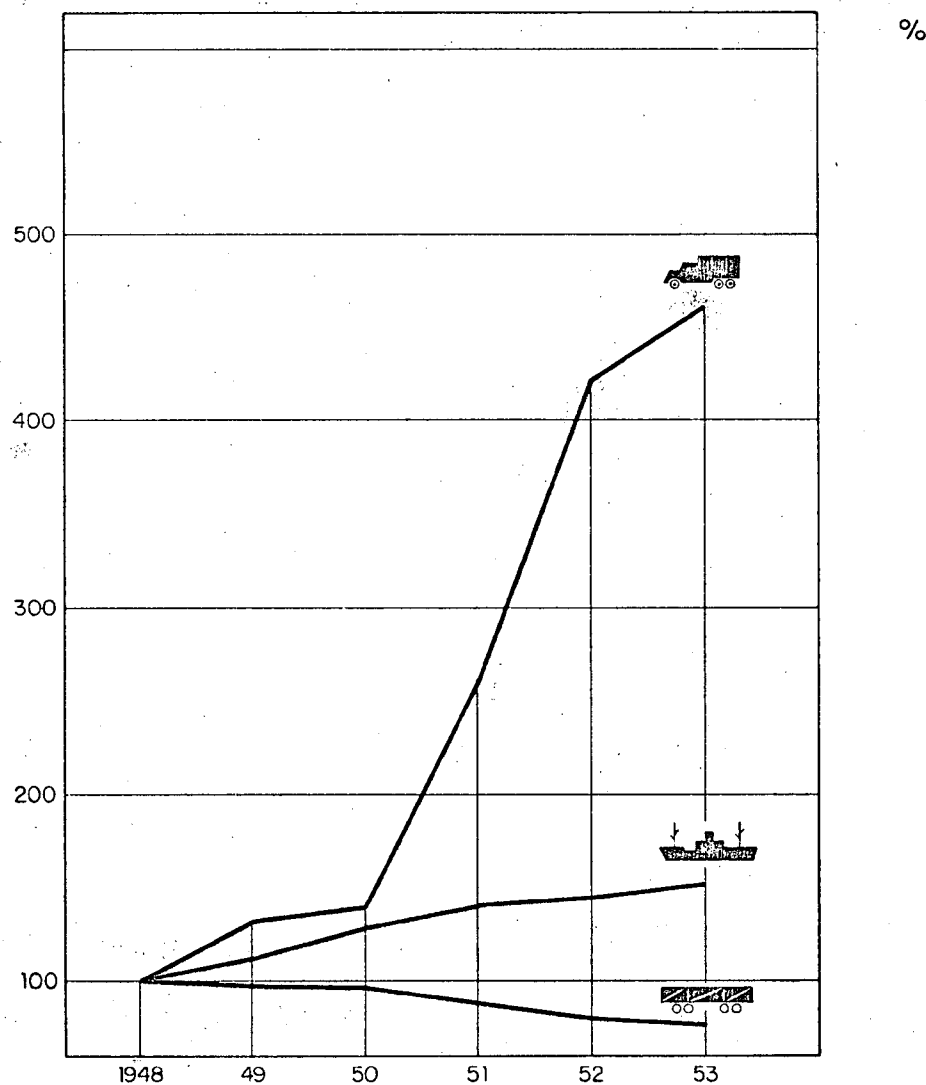
Face ao caráter agrícola da produção paranaense, de uma economia voltada para as exportações, as vias de comunicação se tornavam dia-a-dia mais importantes para a comercialização dos produtos. As distâncias entre as lavouras e os portos de embarque eram grandes e o Paraná não possuía um sistema adequado de vias para o escoamento das safras.

Logo, a construção de vias modernas e o uso de veículos velozes significavam maiores riquezas para o Estado e para a Nação. A tomada de decisão para construção rodoviária das décadas de 1950/60 esteve profundamente ligada à exportação de tecnologia dos países desenvolvidos para os que buscavam esse almejado desenvolvimento.

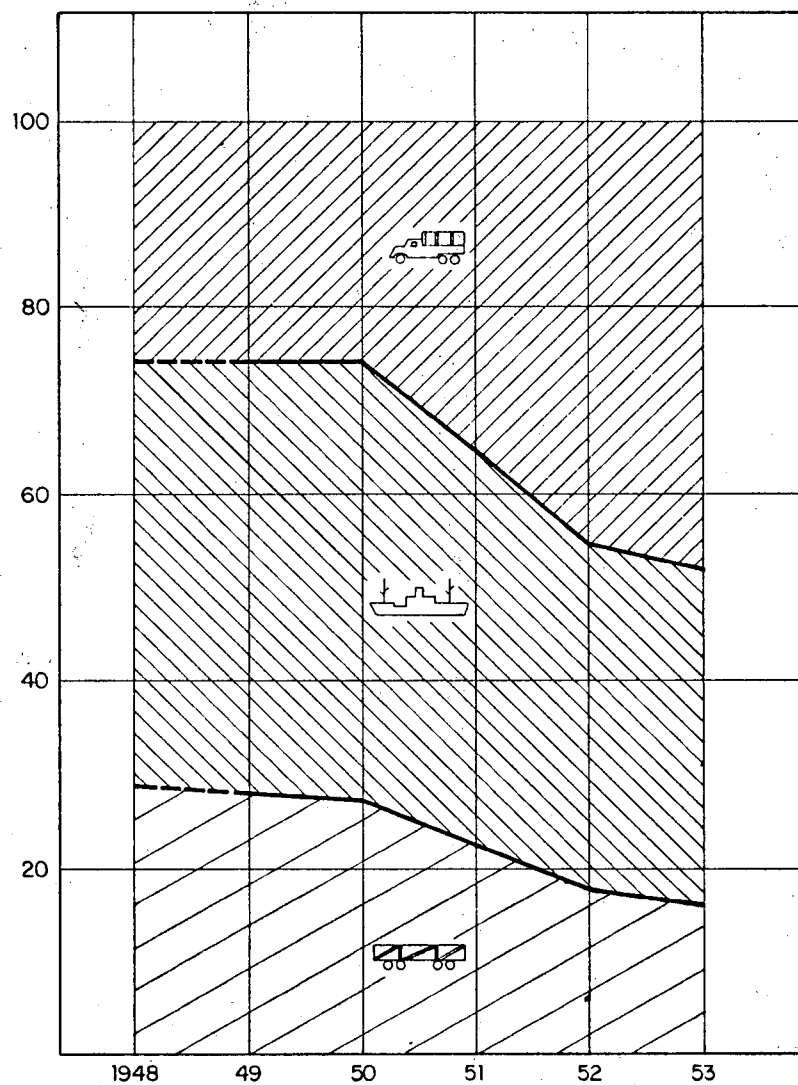
Outro fator importante na preferência pelas estradas de rodagem foi o custo de implantação, o qual era mais econômico se comparado com os custos da construção ferroviária, que sofria pressões alfandegárias devido às restrições das importações.

Em 1953, a *Revista A Rodovia* divulgou os seguintes dados referentes ao comércio internacional, como demonstra o quadro nº 1 abaixo:

TONELADAS TRANSPORTADAS—NÚMEROS ÍNDICES



CARGA TRANSPORTADA



FONTE - MEIRA, Lúcio. Desenvolvimento da indústria automobilística no Brasil. *Revista A Rodovia*, Rio de Janeiro, (171):16, maio 1954.

QUADRO Nº 1
IMPORTAÇÃO DE VEÍCULOS - 1953

VEÍCULOS	IMPORTAÇÃO (unidades)
Caminhões, ônibus e semelhantes	10.634
Chassis para caminhões e ônibus	1.841
Automóveis de passageiros	8.228

FONTE - *Revista A Rodovia*, maio 1954. p.14.

O total de veículos importados em 1953 alcançou pouco mais de 12.000 unidades e a necessidade real do País ultrapassava a casa dos 30.000. A restrição de importações, que estava ligada a um programa de economia de divisas, prejudicava o transporte de mercadorias em todo o Brasil.

A preferência pelo transporte rodoviário já era bastante acentuada antes da nova fase da industrialização, iniciada após 1956, via substituição de importação. O gráfico nº 1 compara as toneladas de mercadorias transportadas entre os anos de 1948 e 1953, com as curvas mostrando que a participação do transporte rodoviário cresceu de 25% em 1948 para 48% em 1953, no total da carga transportada.

O caminho do rodoviarismo brasileiro foi definido com a implantação do "Plano de Metas" do Governo Juscelino Kubitschek. O plano de investimentos previu a concentração de recursos nas áreas de demandas insatisfeitas, entre elas a energia, a educação, a saúde e o transporte. Esses setores da economia eram considerados os entraves ao pleno crescimento econômico.

Betty LAFER, no seu livro *Planejamento no Brasil*, diz que a decisão de planejar é uma medida essencialmente política e que, na fase inicial de um plano global de desenvolvimento, os investimentos públicos limitam-se a sanar os desequilíbrios entre a oferta e a procura nos setores estratégicos.

O Plano de Metas concentrou seus investimentos nesses setores considerados estratégicos, mas também concentrou a região geográfica de aplicação. Os Estados mais beneficiados com essas medidas foram Rio de Janeiro e São Paulo, que receberam toda a infra-estrutura de energia e transporte para atender as necessidades da indústria.

Conseqüentemente o Plano Rodoviário Nacional, elaborado em 1944, foi reestruturado e, além dos recursos provenientes da tributação sobre os derivados do petróleo, recebeu verbas federais para sua concretização.

Para Carlos LESSA, na obra *Quinze Anos de Política Econômica*, o Plano Rodoviário nada mais era do que uma ampliação e consolidação de programas iniciados por ocasião da reestruturação do D.N.E.R. em 1945.

LESSA explica também que a instalação de um setor produtor de equipamentos de transporte ocorreu devido à procura contida por esses bens, configurando uma estrutura de interesses por parte de seus antigos exportadores pela produção interna desses bens de impossível livre exportação.

O Plano de Metas abrangia as indústrias automobilísticas, de construção naval, mecânica e de material elétrico pesado. Aliado a essa meta da industrialização, estava o reequipamento ferroviário, a melhoria e modernização dos

portos, da frota comercial, a pavimentação e ampliação das principais rodovias.

A origem e a ideologia da prática do planejamento governamental no Brasil estão, segundo Otávio IANNI, na re-democratização do País, selada pela Constituição de 1946.

No seu livro *Estado e Planejamento Econômico do Brasil - 1930-1970*, IANNI admite que os primeiros planos eram planos parciais, que previam sempre a intervenção do governo. A natureza dos planos e as condições políticas em que foram executados dependiam totalmente de capital e tecnologia estrangeiros. Por isso, esses planos consolidaram e expandiram um capitalismo dependente.

A economista Maria da Conceição TAVARES, na sua obra *Da Substituição de Importações ao Capitalismo Financeiro*, defendeu o postulado de Ianni e concluiu que a necessidade de importação de tecnologia estava no caráter substitutivo da industrialização, pela impossibilidade de se criarem no Brasil técnicas mais adequadas às nossas condições.

Maria da Conceição descreve o modelo de desenvolvimento "Substituição de Importações" e o caracteriza, sobretudo, pela queda da participação do comércio exterior na formação da renda interna. A implantação do modelo se dá através de uma ampliação e diversificação da capacidade produtiva industrial do País.

Contudo, esse processo não torna o País auto-suficiente, mas muda o caráter de dependência do exterior, em termos qualitativos, uma vez que as importações de produtos finais são substituídas por importações de máquinas, equipa-

mentos e matérias-primas para as indústrias. Segundo a autora, o processo pode ser definido assim:

O processo de substituição de importações pode ser entendido como um processo de desenvolvimento parcial e fechado, que respondendo às restrições do comércio exterior, procurou repetir aceleradamente, em condições históricas distintas, a experiência da industrialização dos países desenvolvidos.¹

Celso FURTADO, no seu livro *Teoria e Política do Desenvolvimento Econômico*, diz que a industrialização substitutiva de importações pode ocorrer nos países subdesenvolvidos que conheceram uma primeira fase de industrialização induzida pela expansão de exportações primárias.

A produção industrial se expande para atender uma procura insatisfeita, em razão da queda das importações. O modelo de substituição tenderá a assumir a forma de fabricação local dos artigos que antes eram importados, para consumo de grupos de proprietários e dirigentes.

A chegada da industrialização no Brasil coincidiu com a desagregação do sistema de transporte ferroviário e de navegação de cabotagem, segundo José BARAT, que escreveu *A evolução dos Transportes no Brasil*.

BARAT divide os investimentos de transporte no Brasil em duas etapas: Num primeiro momento, os investimentos estiveram dirigidos para facilitar o escoamento da produção agrícola pelos portos regionais, com vias no sentido leste-oeste; a integração longitudinal entre os portos de expor-

¹TAVARES, Maria da Conceição. *Da substituição de importações ao capitalismo financeiro*. Rio de Janeiro, Zahar, 1976. p.35.

tação era feita pela navegação de cabotagem. A especificidade das vias de comunicação construídas até a metade do presente século deu origem a um sistema predominantemente ferroviário de ligações isoladas.

Num segundo momento, a indústria substitutiva de importações ampliou a demanda por transporte e, ao mesmo tempo, criou um sistema com maior capacidade de atendimento, dando preferência à expansão da modalidade rodoviária.

O crescimento isolado e, de certo modo, acelerado das rodovias dificultou a recuperação e a ampliação dos sistemas fluviais e ferroviários. Antes mesmo das construções da malha rodoviária, esses sistemas já se encontravam incapazes de atender os acréscimos nos fluxos de produção.

Mediante grandes rodovias troncais implantadas na fase de industrialização da década de 50, objetivava-se atingir os limites da fronteira agrícola, fazendo ligações entre os centros de atividade econômica, em escala regional ou nacional.

A expansão dessa infra-estrutura rodoviária, que teve início após a II Grande Guerra, está ligada a um momento político de crescimento e consolidação de um mercado de âmbito nacional. O processo de urbanização e industrialização resultou num acréscimo da demanda por matérias-primas e alimentos, pressionando as fronteiras agrícolas.

A nível regional e especificamente no caso do Paraná, o mercado interno se expandiu com uma política de subsídios para compra de veículos e para a construção de estradas.

Na obra *História do Paraná*, da Editora Grafipar, em especial na parte sobre a "Integração das Comunidades Para-

naenses", está descrita a preocupação das administrações governamentais em reconstituir a unidade social, política e econômica do Estado, através da construção de estradas.

No início do século, 1900/04, o então Presidente da Província, Xavier da Silva, afirmou que "somente por meio da construção de estradas seria possível fazer o escoamento das riquezas". Na sua gestão e durante toda a Primeira República, as estradas de ferro foram espinhas dorsais do sistema viário paranaense:

A ferrovia de Paranaguá a Ponta Grossa e a ferrovia São Paulo-Rio Grande estão indicando qual deve ser a rede de viação pública do Estado. Tem o Governo preservado no pensamento de ligar com as aludidas ferrovias, por meio de estradas, as zonas mais povoadas e produtoras do Estado, para facilitar o transporte de seus produtos aos mercados consumidores, animando assim a lavoura e o comércio.²

A luta pela construção da estrada-mestra, que viabilizaria maiores rendimentos tributários e conseqüentemente maior desenvolvimento para o Estado, teve início na década de 1930, quando o Paraná era governado por Manuel Ribas.

O dirigente do Estado procurou integrar a região Noroeste, o Porto de Paranaguá e a Capital através da estrada que se denominou Estrada do Cerne, cruzando as cidades de Piraí do Sul, São Jerônimo e Jataizinho.

A Estrada do Cerne serviu à economia paranaense, con-

² SILVA, Francisco Xavier da. *Mensagem à Assembléia Legislativa do Estado por ocasião da abertura da sessão legislativa de 1902 pelo ...* Curitiba, Tipografia da República, 1902. p.6

duzindo a principal riqueza de exportação, que era o café, durante as décadas de 1930, 40 e 50.

Com a expansão das plantações cafeeiras em direção ao Centro-Norte, as necessidades de vias cresceram. A problemática da integração das novas comunidades postulava a construção de novas estradas. A plantação de trigo no Sudoeste do Estado, após os anos 50, contribuiu para o crescimento de cidades e vias de comunicação.

O Professor Brasil Pinheiro Machado, político e historiador, que tem estudado profundamente o problema da integração das comunidades paranaenses, assinala que esta questão continua merecendo a atenção dos governantes do Paraná:

O problema relevante que se coloca hoje na História do Paraná é o da integração dessas comunidades, ou seja, a do Paraná tradicional que se expandiu desde o século XVII de Paranaguá a Curitiba, pelas regiões de campo com a criação de gado, erva-mate, madeira; as do Paraná moderno dos agricultores de café, que por origens e interesses históricos ficaram ligados a São Paulo; e a dos colonos da agricultura de subsistência, plantadores de cereais e criadores de suínos que pela origem e interesses históricos se ligaram ao Rio Grande do Sul. Cada grupo forneceu seu próprio tipo de economia, e formou um tipo de sociedade e fundou as suas próprias cidades.³

Assim concluiu-se que a simples construção de estradas não foi suficiente para integrar as diversas regiões do Paraná.

³ BALHANA, Altiva Pilatti; PINHEIRO MACHADO, Brasil; WESTPHALEN, Cecília Maria. Paraná tradicional. In: EL KATIB, Faissal, org. *História do Paraná*. Grafipar, Curitiba, 1969. p.264.

A meta de integração também esteve presente no Plano Rodoviário do Paraná de 1951, elaborado pelo D.E.R. na gestão do Engenheiro Luís Carlos Pereira Tourinho. Pode-se observar o empenho dos dirigentes para assegurar a unidade territorial, através dos principais objetivos descritos no Plano:

- a) facilitar o escoamento da produção pelos portos de Paranaguá e Antonina;
- b) permitir melhor intercâmbio entre o Paraná e São Paulo;
- c) estabelecer a ligação do Norte com o Sul do País através do território paranaense;
- d) auxiliar a penetração para o sertão.

O traçado das rodovias deveria atender as necessidades econômicas do Estado de circular as riquezas, as necessidades sociais de atendimento às regiões mais distantes, com o abastecimento e melhora do padrão de vida, e as necessidades políticas de integração e segurança nacional.

O Plano Rodoviário previa a construção de um grande número de estradas que partiam da cidade de Apucarana, centro de gravidade da região Norte e para onde afluíam as produções de café, e terminavam no Porto de Paranaguá, local de embarque do café exportado.

As estradas-troncos foram traçadas sobre os grandes divisores (rios) e orientadas no sentido do Litoral, para levar os produtos de exportação. As estradas paralelas, acompanhando aproximadamente a orientação dos paralelos, visavam a facilitar o intercâmbio com São Paulo e a penetração

do interior. Para atender outras necessidades do Estado, fossem de ordem política, econômica ou administrativa, o Plano acrescentaria um sistema variável de ramais, que são rodovias ligando duas ou mais rodovias importantes, em determinados pontos.

Dentro dessas idéias centrais do Plano Rodoviário, o Paraná trabalhou durante toda a década de 1950 e início de 1960 para a concretização das bases de um sistema de transporte eficiente.

A proposta de estudo deste trabalho foi a de apontar as principais linhas de ação política e sócio-econômica que permitiram a construção e pavimentação das estradas de rodagem e, paralelamente, a desativação gradual dos sistemas ferroviário e fluvial de transporte.

CRÍTICA DAS FONTES

O trabalho desenvolvido teve por objetivo estudar o sistema rodoviário paranaense no âmbito da economia de exportação de produtos agrícolas. Para iniciar o estudo, foram levantadas as fontes primárias no Departamento Estadual de Estradas de Rodagem.

Em 1979, a Biblioteca do D.E.R./PR estava situada na sede principal, à Avenida Iguaçu, 420, no 4º andar, em uma sala pequena com prateleiras de madeira que continham os documentos. O estado dos mesmos era razoável, sem preocupação de conservação, catalogação e classificação.

Os encarregados ou responsáveis eram dois funcionários não especializados no assunto de arquivologia ou biblioteconomia. A coleta dos documentos foi feita através de fotocópias e cópia manuscrita dos documentos.

Inicialmente, foram levantados os Relatórios e Boletins Anuais do D.E.R./PR, quase todos eles encadernados. Para o período estudado verificou-se que os trabalhos do órgão estavam distribuídos em dez Distritos Rodoviários, os quais enviavam para a sede um relatório também anual. Na Capital, os funcionários elaboravam um relatório resumido em um boletim geral.

Muitos Relatórios Anuais resumidos não foram encontrados e são poucos os Relatórios Distritais remanescentes.

Os serviços e divisões do D.E.R. também elaboravam relatórios. Os trabalhos encontrados são excelentes, principalmente os da Divisão de Estudos e Construção, seguido da Divisão de Construção e Melhoramentos e finalmente do Serviço de Estatística.

Os documentos dos anos de 1947 a 1950 são datilografados, manuscritos e mimeografados. Os papéis encadernados não estão selecionados e trazem informações diversas sobre obras, orçamentos, verbas e mapas. Muitos deles contêm fotografias e ilustrações.

Para o ano de 1952 existem diversos relatórios, inclusive um Relatório em forma de periódico, correspondente ao período de julho-dezembro, ilustrado, com prestação de contas, andamento das obras, relação das firmas empreiteiras, mapas e gráficos. É o Relatório mais completo e mais bem elaborado da coleção.

Os relatórios do ano de 1953 são bastante fracos, a nível de Divisões internas do D.E.R., sem continuidade e cronologia mensal. Não foi encontrado o Relatório Geral Anual do mesmo ano.

Em contrapartida, para o ano de 1954 existem diversos relatórios anuais, distritais e das Divisões de Pesquisas Rodoviárias, Construção e Conservação e dos Serviços Rodoviários de Oficinas e Máquinas. Alguns são datilografados, outros manuscritos, e outros com folhas datilografadas e manuscritas.

Um Relatório bastante interessante é o do ano de 1955, que trata especificamente da reconstrução do muro de arrimo da Vista Cavalcanti, na Estrada Curitiba—Antonina,

todo ilustrado com fotografias e datilografado.

O Relatório de 1956 está completo, com quadros, orçamentos e mapas. É mimeografado. Para o ano de 1957 foi encontrado um relatório e um Plano de Obras em bom estado.

No ano de 1958 foi feita uma retificação no Plano Rodoviário de 1951, registrada na documentação referente, que está mimeografada e encadernada. No Relatório Anual também foram abordadas as modificações do Plano e foi complementado com o andamento das obras.

Os documentos encontrados para o ano de 1959 são diferentes dos até então descritos. Existem dois volumes que descrevem o orçamento e programa de obras do D.E.R., mimeografados, e um Relatório elaborado pela Comissão Construtora de Estradas de Rodagem, contendo os resumos dos serviços executados, organogramas e mapas.

Os Relatórios de 1960 a 1964 são os mais completos, organizados numa mesma linha de desenvolvimento dos assuntos, e englobam todos os serviços executados pelo D.E.R. Estão em ótimo estado de conservação e são encadernados.

Outra coleção de documentos levantada na Biblioteca do D.E.R. foram os Boletins Diários, encadernados a partir de 1949, contendo, datilografadas, todas as publicações do Diário Oficial, ordens de serviço, transferências, atas, portarias e assuntos executivos.

Os periódicos diversos se referem à engenharia de construções, como é o caso da *Revista Mensal de Engenharia e Revista de Engenharia Militar*. As coleções não estão completas e muitos números estão encadernados juntos. Existem várias publicações isoladas de planos de obras, orçamentos,

ofícios, leis e decretos, portarias e atas.

Desde a construção do D.E.R. na Avenida Iguaçu, em 31 de janeiro de 1965, até 1980, a Biblioteca permaneceu na sala deste estabelecimento, onde foi elaborada a presente pesquisa. A partir de 1980, a documentação foi dividida em duas partes. Todo o material anteriormente citado foi colocado no almoxarifado do andar térreo. O restante foi organizado em uma sala maior, conservando principalmente os periódicos, por uma bibliotecária.

A *Revista A Rodovia* foi o periódico mais importante para a presente pesquisa. Editada a partir de 1938, bimestralmente, por editora particular até 1962, a *Revista A Rodovia* transformou-se em revista de divulgação das atividades do D.N.E.R.

Na biblioteca do D.E.R. está grande parte da coleção, desde o ano de 1942 até a presente data. Nos periódicos pesquisados foram encontradas diversas matérias sobre o rodoviarismo, planejamento e legislação, escritos por pessoas de diferentes "métiers", como engenheiros, ministros, diretores de departamentos e historiadores.

A qualidade das publicações dos técnicos e estatísticos é muito boa, principalmente porque a *Revista A Rodovia* mantinha intercâmbio direto de troca de artigos escritos com os Estados Unidos e a Europa.

As revistas estão muito bem conservadas e encadernadas em volumes, e foi possível fotocopiar um número significativo de partes dos periódicos.

Após esse primeiro levantamento, verificaram-se diversas lacunas, ao se estudar o aspecto evolutivo da legis-

lação que beneficiou o rodoviarismo. Para complementação, foi feito um levantamento no Arquivo Público do Paraná, situado à Rua dos Funcionários.

A Coleção das Leis e Decretos, distribuída nos Diários Oficiais da União e do Estado, estava no almoxarifado. Os volumes estavam encadernados e a coleção completa.

Os aspectos históricos, políticos e sócio-econômicos necessários para a compreensão do rodoviarismo foram estudados nos documentos da Assembléia Legislativa, Biblioteca Pública do Paraná e Secretaria do Planejamento.

Basicamente as Mensagens e pronunciamentos dos governadores e políticos cobriram as dúvidas restantes no estudo do rodoviarismo. Na Assembléia Legislativa, as Mensagens estavam no almoxarifado, guardadas em caixas grandes, não catalogadas e com diversas lacunas na coleção. Para complementação, foram pesquisados os documentos da Biblioteca Pública.

Na Biblioteca da Secretaria de Planejamento existem diversos documentos sobre os Planos de Desenvolvimento dos governos, entre eles os trabalhos realizados em 1958, 1959, referentes ao PLADEP — Plano Governamental de Desenvolvimento Econômico.

Nesse trabalho existe um estudo da conjuntura paranaense dos anos de 1948 a 1958, com quadros estatísticos. Foram consultados trabalhos da CODEPAR — Companhia de Desenvolvimento Econômico do Paraná. A CODEPAR organizou os Programas de Investimento do Estado para os anos de 1963/65, na gestão do Governador Ney Aminthas de Barros Braga.

PRIMEIRO CAPÍTULO

A LEGISLAÇÃO RODOVIÁRIA E A HISTÓRIA REGIONAL

Os diferentes sistemas de transporte devem permitir a circulação das riquezas, bem como atender aos reclamos do bem-estar, unidade territorial e segurança dos países.

Cabem aos governos os investimentos em obras públicas, de modo a incentivar a exploração das riquezas naturais do solo, a aproveitar as fontes de energia e a criar uma rede de transporte terrestre, aéreo e marítimo que permita a circulação da coletividade e dos bens e serviços.

Plano de Transporte é uma peça fundamental na formulação da política econômica dos governos, responsável pela interligação de núcleos sócio-econômicos e pela formação e fortalecimento de fluxos de tráfego entre zonas de produção e centros de consumo.

O caráter econômico das vias de comunicação é uma característica que sempre acompanhou o traçado e o crescimento das redes de viação. No início do século, quando as ferrovias tinham caráter estratégico em toda a economia brasileira, bem como o transporte marítimo e fluvial, as estradas de rodagem eram apenas vias complementares, unindo as cidades, vilas e lavouras, não atingidas pela estrada de ferro, a rede ferroviária principal.

As primeiras estradas e caminhos rodoviários eram chamados estradas carroçáveis, uma vez que a carroça repre-

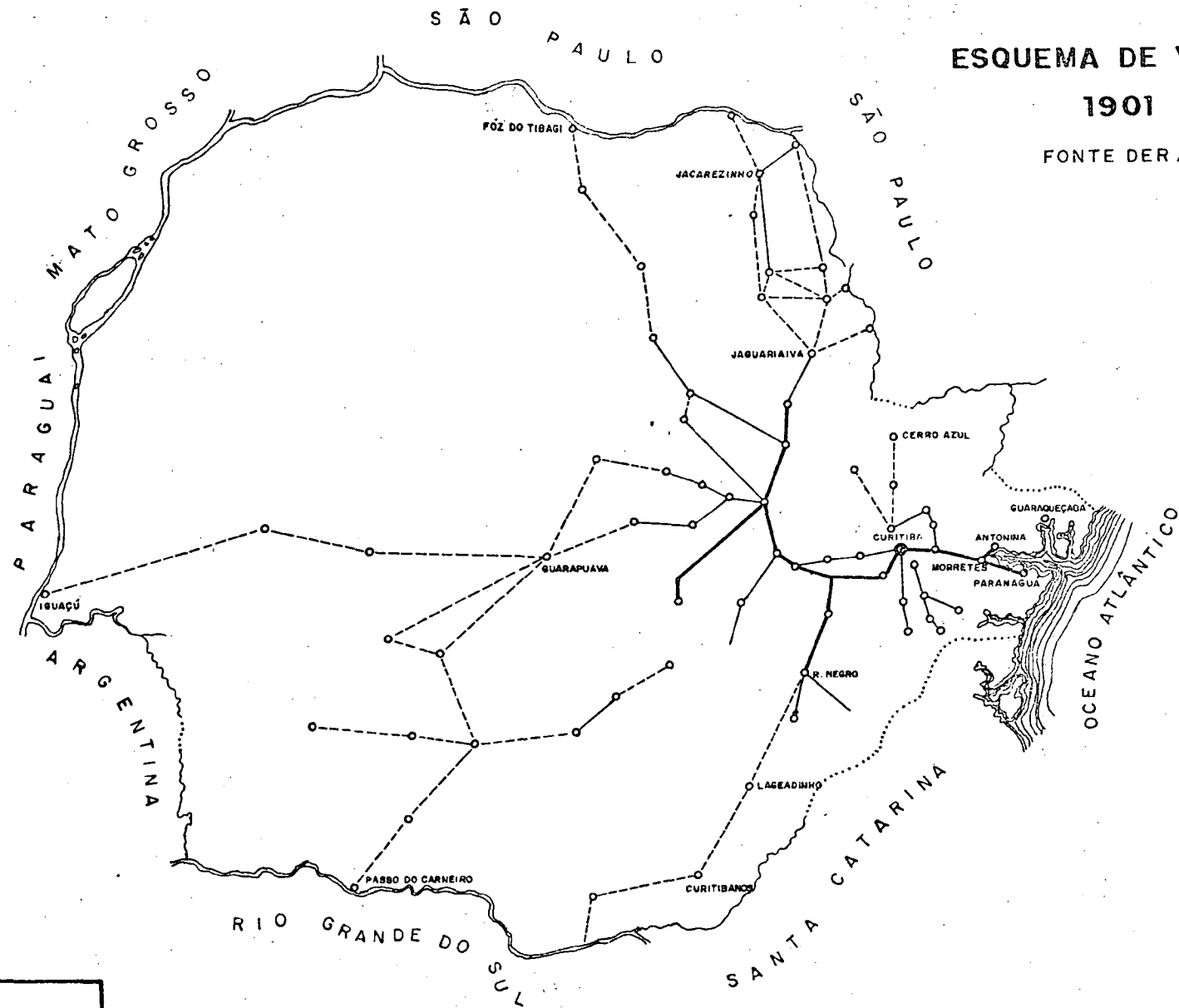
ESQUEMA DE VIAÇÃO

1901

FONTE DER / PR

CONVENÇÕES

- ESTRADAS DE FERRO ———
- ESTRADAS DE RODAGEM ———
- CAMINHOS - - - - -



sentava o principal veículo de circulação. As construções das mesmas estavam a cargo do Ministério de Viação e Obras Públicas a nível nacional, e das Secretarias de Obras Públicas a nível regional.

No Paraná, a Secretaria de Obras Públicas e Colonização era, no início do século, responsável pela abertura de vias de comunicação. Em 1901, em Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo, o Dr. Francisco Xavier da Silva ressaltava o caráter econômico das vias:

É pensamento da administração abrir novas vias de comunicação e melhorar as existentes, a fim de facilitar o transporte dos produtos de nossa lavoura aos mercados de consumo e dar expansão ao comércio ...¹

A Rede de Viação Pública do Estado do Paraná era composta pelas ferrovias Paranaguá—Ponta Grossa, São Paulo—Rio Grande e estradas ramais rodoviários e férreas (vide mapa nº 1).

As estradas de rodagem que ligavam as zonas mais povoadas e as zonas produtoras às aludidas ferrovias passavam pelas cidades de Guarapuava, Palmeira, Lapa, Bocaiuva do Sul e por Jacarezinho, Colônia Mineira e Vila de Pirai.

Os serviços nas estradas eram empreendidos de acordo com os recursos orçamentários provenientes das arrecadações estaduais. O crescimento da economia paranaense dependia da exportação das principais riquezas, que eram a erva-mate, a

¹ SILVA, Francisco Xavier da. *Mensagem à Assembléia Legislativa do Estado por ocasião da abertura da 2ª sessão da 5ª Legislatura de 1901 pelo ...* Curitiba, Typografia D'A República, 1901. p.7.

madeira e a pecuária. Esses produtos eram taxados na comercialização e, conforme as quantidades exportadas, as rendas internas aumentavam ou diminuía dando às arrecadações um cunho de instabilidade.

O Dr. Xavier da Silva, Presidente do Estado no início do século, não perdeu de vista a importância da rede de viação, porém explicou ele, em Mensagem, as dificuldades financeiras do Estado na época:

De máxima importância para o Estado é o problema da Viação Pública (....) mas os escassos recursos orçamentários não permitiram que a Secretaria de Obras Públicas e Colonização desse ao ramo de administração o desejado desenvolvimento, limitando-se ao cuidado da abertura de estradas de mais urgente necessidade e conservação das existentes.²

Em 1914, o Presidente do Estado, Dr. Carlos Cavalcanti de Albuquerque, reorganizou as Secretarias do Estado através do Decreto nº 649, de 25 de agosto do mesmo ano. A nova Secretaria da Fazenda, Agricultura e Obras Públicas criou a Diretoria de Viação e Obras Públicas, responsável pela execução dos serviços de estradas e edifícios públicos.

Muitas estradas de rodagem foram reconstruídas e novos projetos apontaram os primeiros estudos de traçados na região Noroeste do Estado. Nesse local florescia a cultura do café, extensão da cafeicultura paulista. No setor ferroviário, foram previstas construções de ramais ligando a cida-

² SILVA, Francisco Xavier da. *Mensagem à Assembléia Legislativa do Estado por ocasião da abertura da 24 sessão da 10ª legislação de 1910 pelo ...* Curitiba, Typografia da República, 1910. p.11.

de de Ourinhos, em São Paulo, à ferrovia São Paulo—Rio Grande, na cidade de Jaguariaíva, Paraná.

A Lei nº 1.927, de 12 de março de 1920, reformou novamente a atuação das Secretarias. Os serviços públicos foram reunidos e ficaram a cargo de uma Secretaria Geral, superintendida pelo Secretário Alcides Munhoz.

A atribuição dos serviços de viação continuaram sob a responsabilidade da Diretoria de Obras Públicas e Viação, e a liberação das obras era feita através de portarias.

Na década de 1920, com o advento de automóveis como veículos de transporte, houve uma mudança nas técnicas de construção rodoviária. As estradas, até então, davam tráfego para as carroças e animais de carga. Com a evolução da técnica dos veículos automotores, as estradas, por onde circulavam carroças, não apresentavam condições de trânsito para os automóveis.

Alcides MUNHOZ retratou essas mudanças nas seguintes palavras:

Outra medida útil seria reservar para uso exclusivo de veículos automóveis as estradas recém construídas e em construção, especialmente quando existirem nas zonas correspondentes estradas carroçáveis ligando os mesmos pontos. (...) em épocas chuvosas interrompe-se o movimento de automóveis e caminhões devido ao estado lamentável em que se transforma a estrada com a circulação diária de 200 carroças.³

³MUNHOZ, Alcides. *Relatório apresentado ao Ex.Sr. Doutor Caetano Munhoz da Rocha, digníssimo Presidente do Estado pelo ...* Curitiba, Livraria Mundial França & Cia. Ltda., 1925. p.260.

O Presidente da República, Washington Luís, foi uma figura importante no cenário nacional da história do rodoviário brasileiro. Em 1926, por ocasião do início do seu mandato, ele deu, pode-se dizer, continuação aos trabalhos em estradas de rodagem que vinha empreendendo no Estado de São Paulo, quando ali era dirigente.

Sob o lema "Governar é abrir estradas", ele tomou duas medidas importantes para a ação administrativa dos Departamentos Rodoviários. A primeira foi a criação da Comissão Federal de Construções, encarregada de planejar e construir as vias, e a segunda foi a criação de recursos arrecadados através da cobrança do imposto denominado Fundo Especial.

Este Fundo financiava a construção e a conservação de estradas de rodagem federais, e era constituído por um adicional aos impostos de importação para consumo, a que estavam sujeitos a gasolina, os automóveis e veículos em geral, os acessórios e peças.⁴

As principais construções foram as estradas ligando as cidades do Rio de Janeiro a Petrópolis e Rio de Janeiro a São Paulo. Essas vias foram revestidas com concreto de cimento, asfalto e paralelepípedos de granito. As demais estradas estudadas pela Comissão foram as seguintes: Petrópolis—Terezópolis, no Estado do Rio de Janeiro, Areas—Caxambu, ligando os Estados do Rio e Minas Gerais, e a Estrada D. Francisca, no Estado de Santa Catarina.

⁴BRASIL. Leis, decretos, etc. Lei n. 5141 de 05.01.1927. *Diário Oficial da União*, Rio de Janeiro, fev.1927. p.574-75.

Apesar dessas medidas tomadas pelo Presidente Washington Luís terem sido de cunho federal, elas refletiram nos Estados com menor capacidade de vias, através do incentivo da abertura de novos caminhos e do aperfeiçoamento da legislação rodoviária.

A repercussão dessa política rodoviária no Paraná foi marcada pelas modificações introduzidas pelo Presidente Affonso Alves de Camargo, na distribuição dos serviços públicos. Para melhor desempenho dos mesmos, a Secretaria Geral foi substituída por três outras Secretarias.

A Secretaria do Interior, Justiça e Instrução Pública, a Secretaria da Fazenda, Indústria e Comércio, e a Secretaria da Agricultura, Viação e Obras Públicas criaram, por sua vez, Departamentos responsáveis.

O Departamento de Viação atuava com verbas federais e estaduais, e estava subdividido em cinco circunscrições que atendiam, cada qual, as estradas da região. As sedes estavam localizadas nas seguintes cidades: Curitiba, Ponta Grossa, Nordeste do Estado, Palmas e Guarapuava.

Mais uma vez, a administração do Estado sofreu modificações em 1930, quando o Interventor Federal do Paraná, General Mário Tourinho, concentrou todos os negócios que diziam respeito ao Estado em uma só Secretaria, e nomeou João Macedo Filho para exercer o cargo de Secretário Geral.

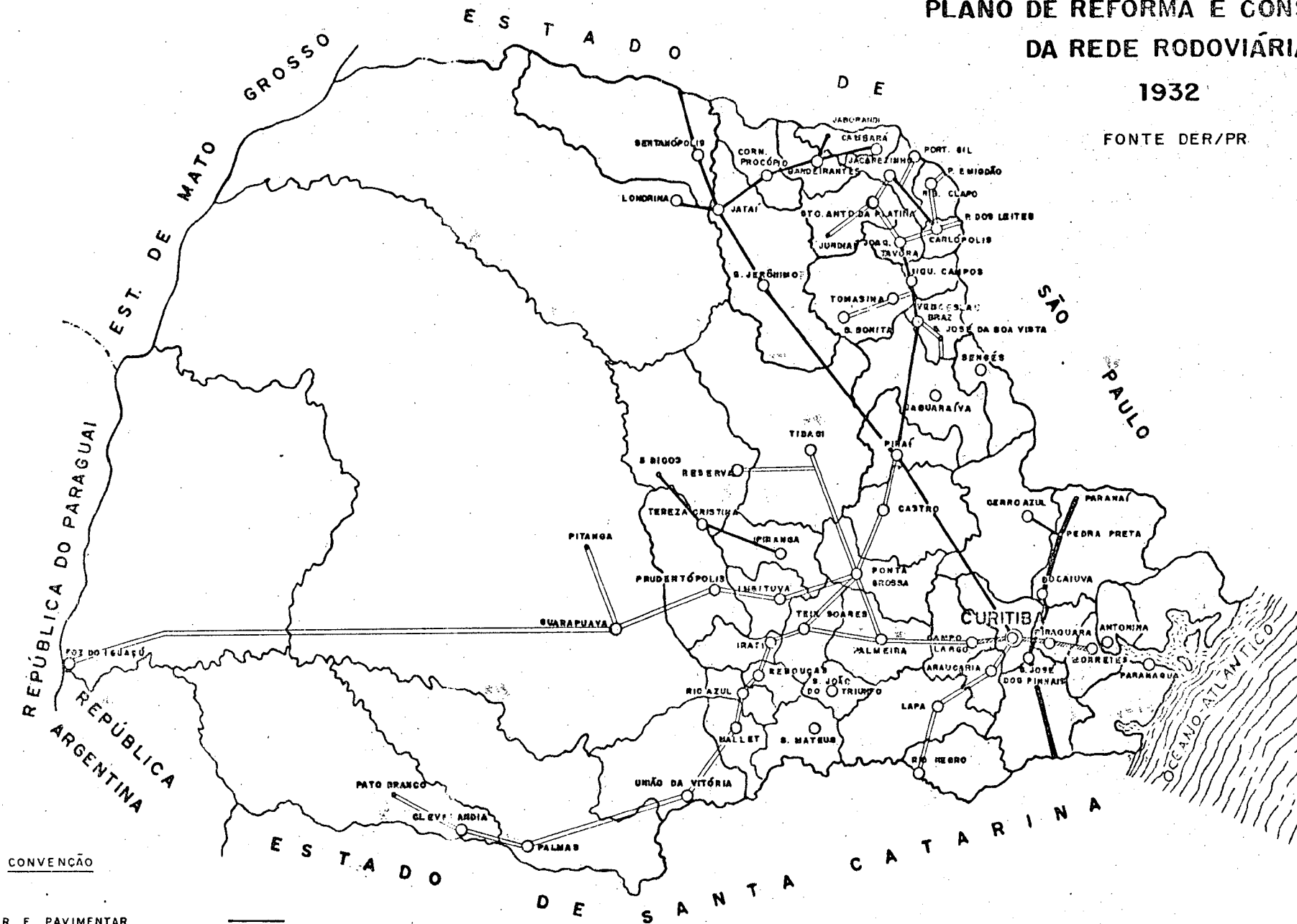
No ano seguinte, dadas as dificuldades encontradas para dirigir as atividades, o General Tourinho desdobrou a Secretaria Geral em duas outras, sendo a Secretaria do Interior, Justiça e Obras Públicas, e a Secretaria da Fazenda e Indústria.

PLANO DE REFORMA E CONSTRUÇÃO DA REDE RODOVIÁRIA

1932

FONTE DER/PR

36



- CONVENÇÃO
- A CONSTRUIR E PAVIMENTAR
 - A RESTAURAR E PAVIMENTAR
 - COM LEITO PAVIMENTADO A RESTAURAR
 - FEDERAIS A CONSTRUIR

Os trabalhos de construção, reconstrução e conservação das estradas de rodagem ficaram a cargo do Departamento de Inspeção e Viação, que dividiu os serviços em cinco residências distribuídas pelo Estado.

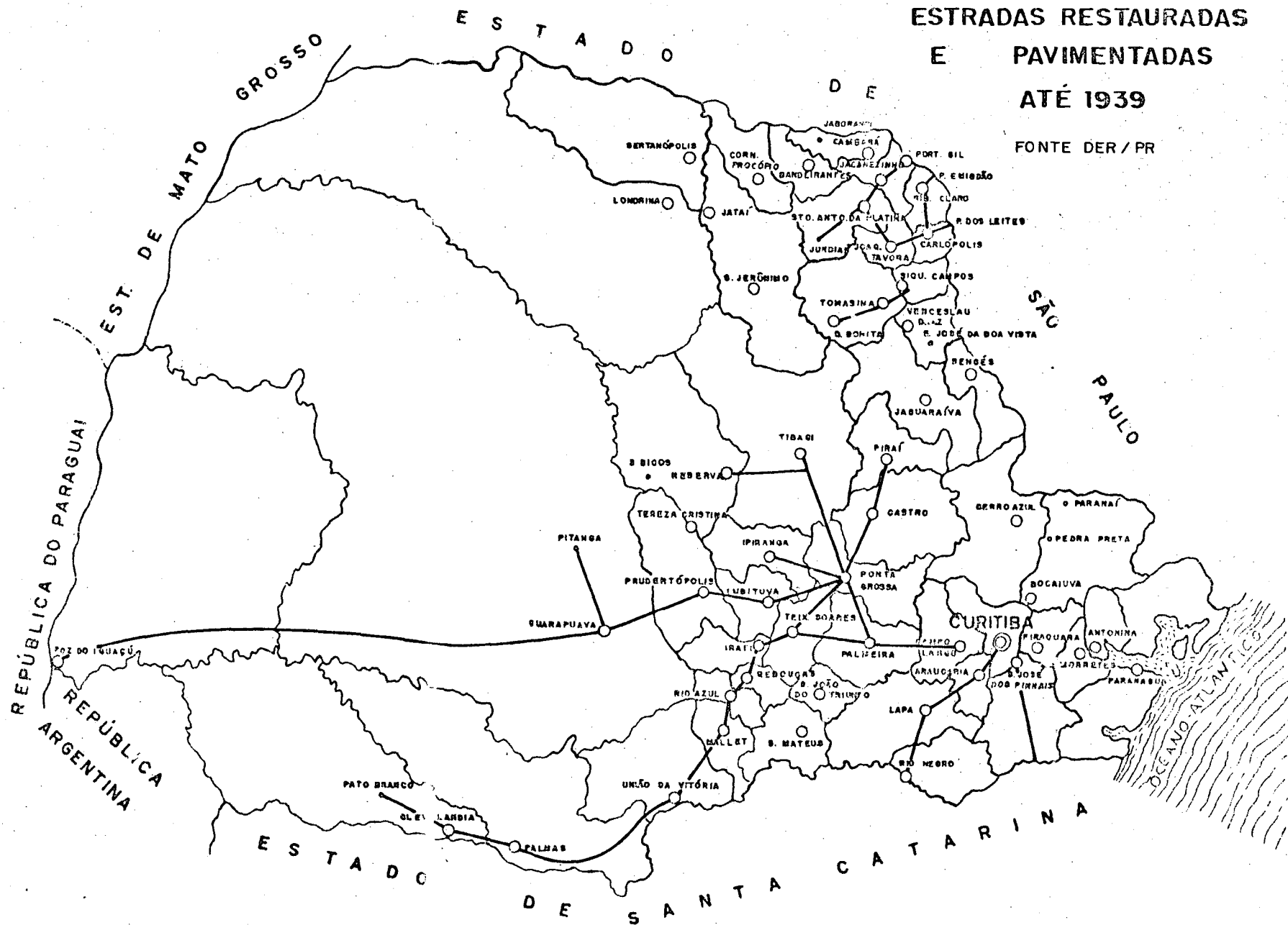
A primeira residência teve seus trabalhos restritos às estradas de Curitiba—Antonina, Curitiba—Rio Negro, Curitiba—Ponta Grossa, Curitiba—Cerro Azul, Estradas Paraná—São Paulo, Campina Grande—Praia Grande, Paranaguá—Morretes, Lapa—São Mateus, Barreirinha—Bocaiúva, Palmeira—São Mateus.

A segunda e quarta residências trabalharam com as estradas de Ponta Grossa—Guarapuava, Guarapuava—Foz do Iguaçu, Ponta Grossa—União da Vitória, Ponta Grossa—Tibagi, Ponta Grossa—Castro e Guarapuava—Reserva.

A terceira residência atendeu a região Nordeste nas estradas de Cambará—Bandeirantes, Carlópolis—Joaquim Távora, Jacarezinho—Ribeirão Claro, Joaquim Távora—Santo Antônio da Platina, Santo Antônio da Platina—Cambará, Santo Antônio da Platina—Jacarezinho e Wenceslau Brás—São José da Boa Vista.

A quinta residência cuidou da conservação da estrada Mallet—Cruz Machado e estradas vizinhas a ela (mapa 2).

Resumindo, as residências atendiam praticamente as regiões povoadas pela exploração de riquezas, como era o caso do mate e da madeira, e pela plantação de cultura extensiva, representada pelo café. Logo, as estradas de rodagem despontavam como a solução mais viável e imediata para os problemas de escoamento das riquezas agrícolas do Estado.



Durante a longa administração do Interventor Federal no Paraná, Manuel Ribas, de 1932 a 1945, o rodoviarismo teve grande expansão.

No setor rodoviário, Manuel Ribas construiu a principal ligação entre a Capital e o Nordeste do Estado e incrementou os serviços de revestimento e reforma de velhas estradas. A técnica de construção empregada foi a que melhor se adaptava ao novo veículo que circulava em maior número, representado pelos caminhões e automóveis.

Para o desempenho dos serviços rodoviários, o Interventor aparelhou o Departamento de Obras e Viação com automóveis, britadores, compressores, niveladoras, instrumentos topográficos e oficina mecânica.

O Departamento tinha uma equipe de trabalho formada pela Comissão de Estradas de Rodagem, responsável pela direção das construções e aplicações das verbas e créditos especiais (ver mapas n^{os} 3, 4 e 5).

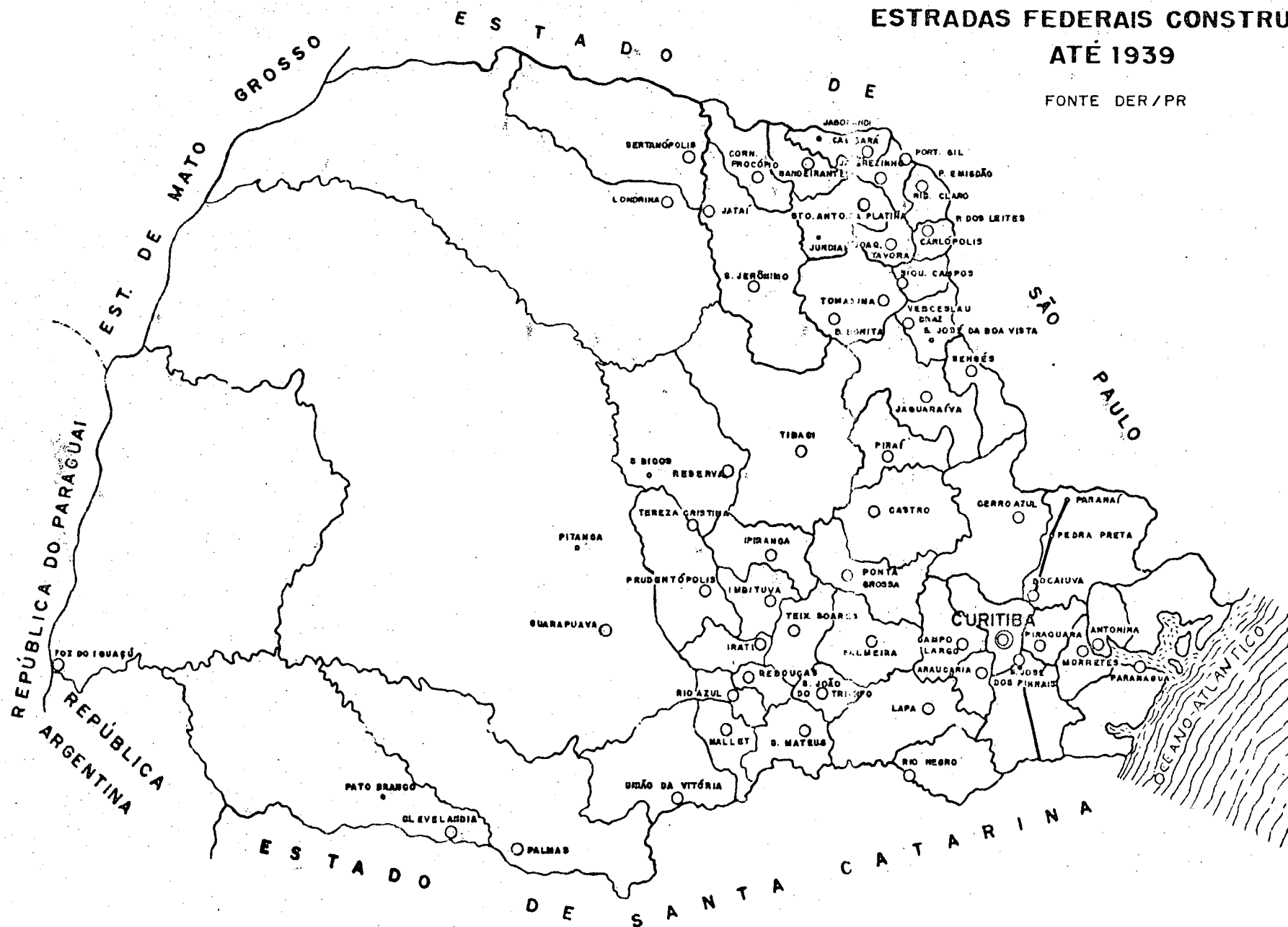
No âmbito federal, a Comissão de Estradas foi transformada em Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (D.N.E.R.), com a promulgação da Lei n^o 467, de 31 de julho de 1937.

O Departamento Nacional era subordinado ao Ministério de Viação e respondia pela direção do Plano Geral das Estradas, fiscalizando os serviços técnicos e administrativos, regulando e policiando o tráfego nas estradas.

As principais obras federais iniciadas em 1937 foram as rodovias Rio Grande do Sul—Pará, denominada Rodovia Getúlio Vargas, Itaipava—Teresópolis, no Estado do Rio, Re-

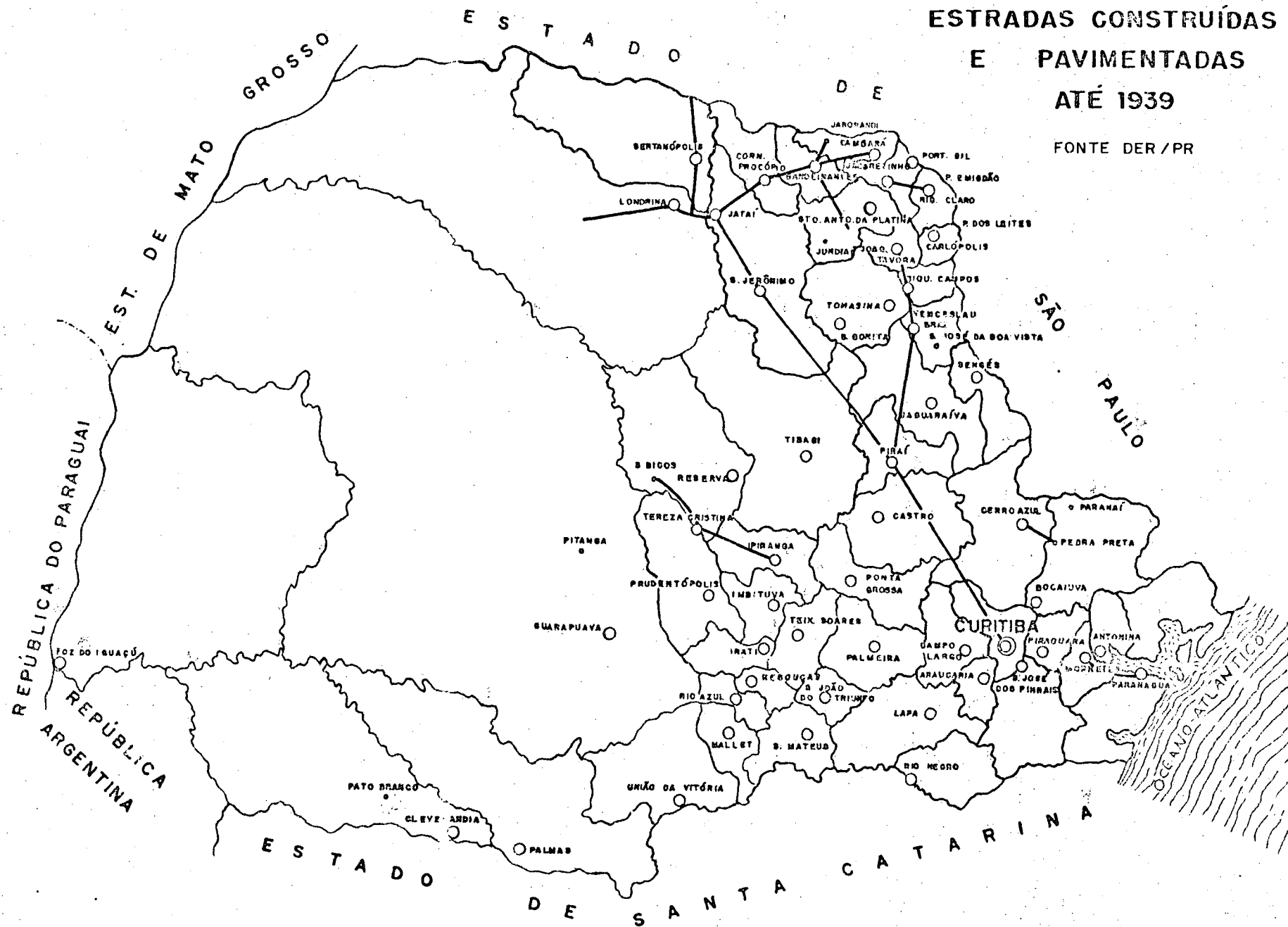
ESTRADAS FEDERAIS CONSTRUÍDAS ATÉ 1939

FONTE DER/PR



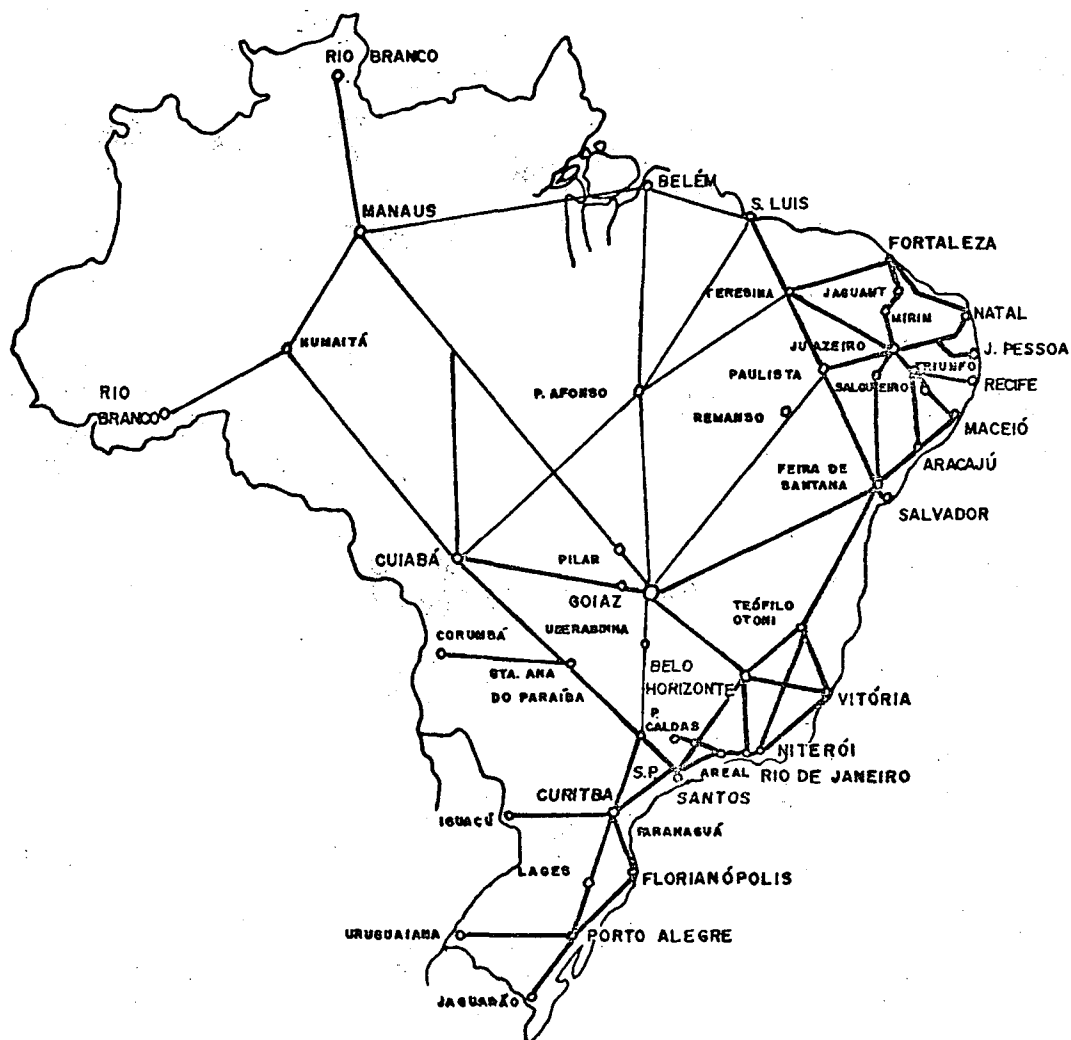
ESTRADAS CONSTRUIDAS E PAVIMENTADAS ATÉ 1939

FONTE DER/PR



PLANO RODOVIÁRIO DO DNER 1.937

FONTE DER/PR



sende—Caxambu, em Minas Gerais, e Curitiba—Lajes, no Estado de Santa Catarina (ver mapa nº 6).

Com base nos moldes da criação do Fundo Especial vigente no Governo de Washington Luís, foi criado, em 1940, o Imposto Único Federal. Este era cobrado sob a forma de direitos de importação para consumo, quando de procedência estrangeira, e de imposto de consumo, quando produzidos no País.

A legislação do Imposto Único fixou para os Estados e Municípios uma cota proporcional aos seus consumos, designando Fundo Rodoviário dos Estados e Municípios. Cada unidade da Federação deveria aplicar as suas respectivas cotas no desenvolvimento da rede rodoviária.

Contudo, foi em 1945, com a reestruturação do D.N.E.R. e a criação do Fundo Rodoviário Nacional (F.R.N.) que os Estados passaram a receber regularmente verbas específicas para a construção rodoviária.

O F.R.N., planejado para ser constituído de 60% no seu primeiro ano de existência, 70% no segundo ano, 80% no terceiro ano e 90% no quarto ano, do produto do Imposto Único sobre combustíveis e lubrificantes líquidos minerais importados e produzidos no País, foi destinado para a construção de estradas dos Planos Nacional e Regionais.

Do total arrecadado, 40% compunham a receita do D.N.E.R. e 60% eram rateados entre os Estados, Territórios e Distrito Federal. A divisão das cotas entre as unidades federativas era proporcional ao consumo de combustíveis e lubrificantes líquidos (36%), à população (12%) e à superfície (12%).

Para que cada Estado ou Território recebesse as cotas do Fundo, era preciso a criação de repartições estaduais nos moldes do D.N.E.R. No ano seguinte à reestruturação do Departamento Nacional, muitos Departamentos Estaduais foram criados.

O Departamento Estadual Rodoviário do Paraná (D.E.R./PR) foi criado pelo Decreto-Lei nº 547, de 18 de dezembro de 1946, e estava diretamente subordinado à Secretaria de Viação e Obras Públicas. Sua principal função era de executar e fiscalizar os serviços rodoviários.

Direcionado pelo Plano Rodoviário Estadual, os trabalhos do D.E.R. foram distribuídos pelas dez residências, cujas sedes estavam localizadas nas principais cidades de cada região,

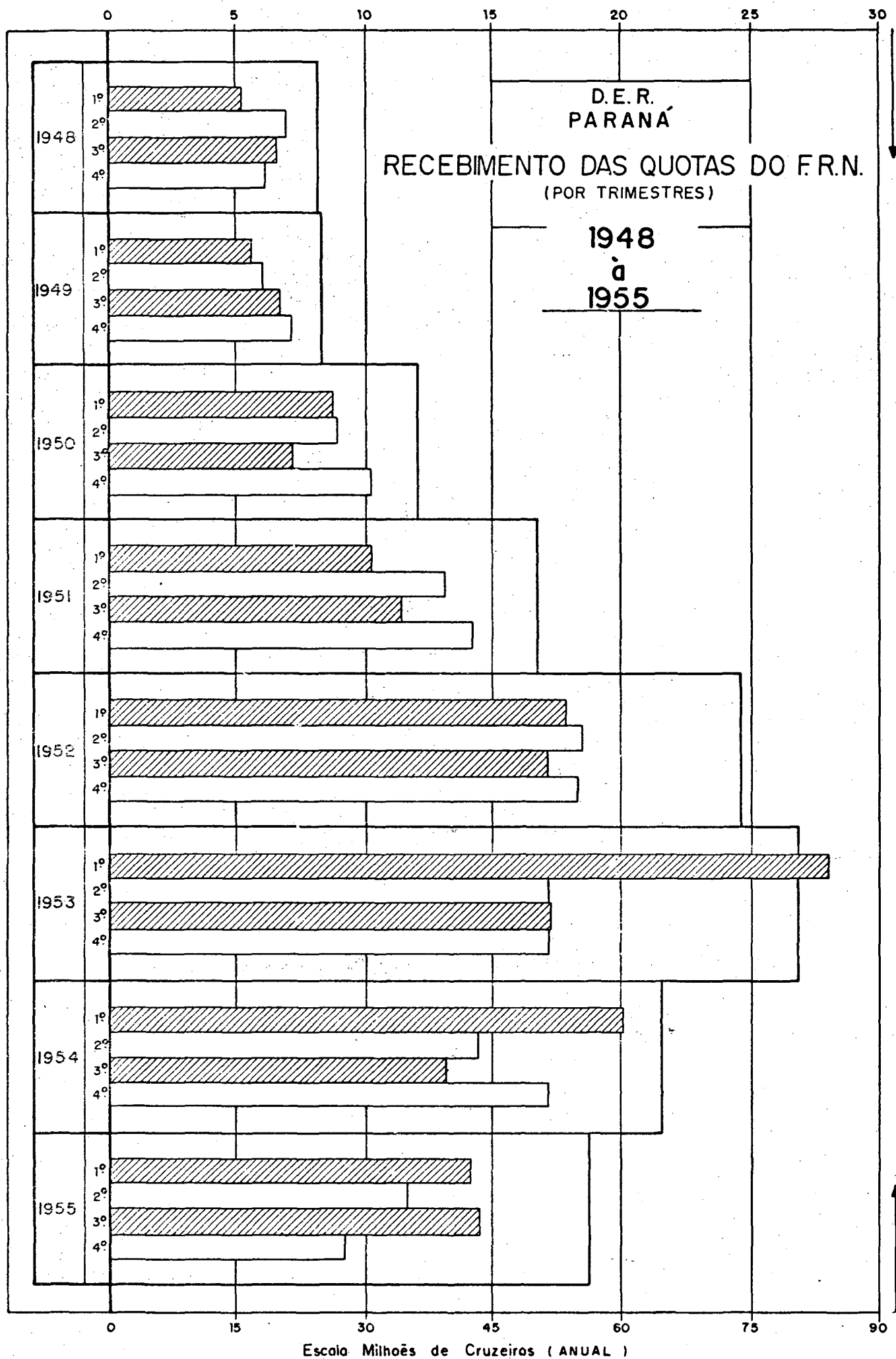
Os serviços eram feitos com recursos orçamentários estaduais, cotas do F.R.N., receitas de tributos, operações de crédito e créditos especiais.

A receita do F.R.N., que seria acrescida através dos percentuais estabelecidos na lei de sua criação, ficou em 1947 fixada em 60% do produto arrecadado sob a forma de Imposto Único. Conseqüentemente houve queda nas receitas dos Departamentos Rodoviários.

No ano seguinte, a Lei nº 302, de 13 de julho de 1948, estabeleceu que 40% do Fundo pertenceriam ao D.N.E.R., como vinha acontecendo até então, mas 48% e não mais 60% seriam rateados entre os Estados, e os 12% restantes seriam destinados aos municípios e territórios.

A Lei nº 302 também alterou a forma de distribuição. Duas décimas partes da cota do Fundo seriam proporcionais às

Escala Milhões de Cruzeiros (TRIMESTRAL)



superfícies dos Estados, outras duas décimas partes às populações e seis décimas partes, proporcionais aos consumos de lubrificantes e combustíveis líquidos, distribuídas trimestralmente.

A grande parcela dessa distribuição estava ligada ao consumo dos derivados de petróleo. Quanto mais os Estados consumissem esses produtos, maiores seriam as receitas do Fundo. A Lei beneficiava grandemente os Estados mais desenvolvidos, como São Paulo e Rio de Janeiro.

O caráter da distribuição implicava também em instabilidades de receitas. No caso do Paraná, analisando o gráfico nº 2, correspondente ao período de 1948 a 1955, nota-se que as cotas trimestrais são variáveis, porém sempre crescentes até o ano de 1953. Os anos de 1953, 54 e 55 foram ruins para a economia do Paraná, que perdeu grande parte da produção cafeeira com as geadas. Devido à pouca circulação das riquezas, o consumo de combustíveis caiu e conseqüentemente a receita do F.R.N., a partir do segundo trimestre de 1953.

A receita do F.R.N., fixada em 60%, foi acrescida de 15% da receita do Imposto Único e, a partir de 1952, a distribuição ficou estabelecida da seguinte forma: 75% da receita do Imposto Único constituíam o Fundo Rodoviário e 25% seriam aplicados nos empreendimentos ligados à instalação da indústria do petróleo.

A Lei nº 1.749, de 28 de novembro de 1952, também determinou que todos os Departamentos Rodoviários Estaduais aplicassem 10% de suas cotas na pavimentação, melhoramento dos traçados e na construção de obras de arte especiais.

Contudo, com a criação da PETROBRÁS, no ano de 1953, foi estabelecido um novo critério de distribuição do F.R.N. Os Estados receberiam, da receita resultante dos produtos de matéria-prima nacional, 18% proporcionais às superfícies, 36% às populações, 36% ao consumo e 10% proporcionais à produção de óleo cru de poço ou xisto.

Para os derivados importados a distribuição era diferente. Os percentuais eram proporcionais à superfície (20%), às populações (40%) e ao consumo (40%).⁵

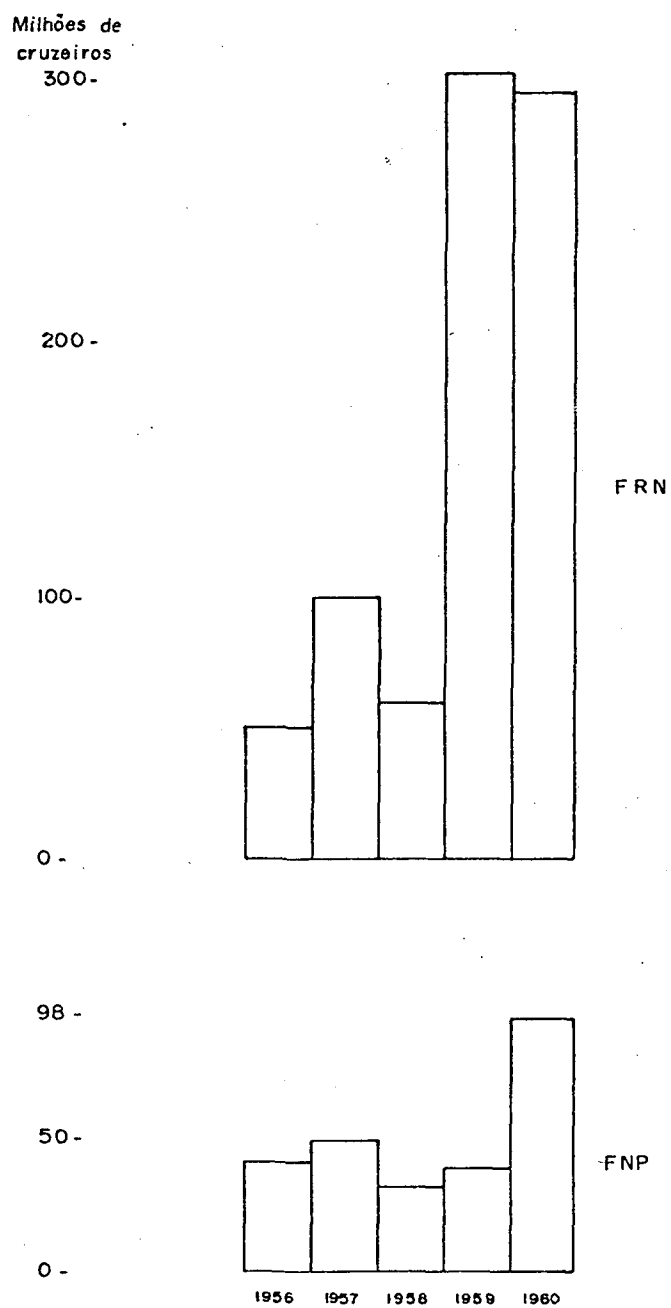
As cotas estaduais foram novamente diminuídas nos Estados que não produziam petróleo e tinham dificuldade para importar veículos e máquinas. Os percentuais relacionados ao consumo de combustíveis cresceram bastante. Logo, as unidades da Federação que possuíam uma frota reduzida de veículos não podiam aumentá-la pelas dificuldades de importação, e com um consumo reduzido de combustíveis não tinham perspectiva de maiores arrecadações para a construção rodoviária.

A queda das cotas foi compensada com a criação do Fundo Nacional de Pavimentação (F.N.P.). A Lei nº 2.698, de 27 de dezembro de 1955, estabeleceu que das sobretaxas arrecadadas, antes ou depois da refinação, pela importação do petróleo e seus derivados, 30% seriam destinados à pavimentação das estradas de rodagem.

O interesse dos dirigentes em aperfeiçoar as rodovias está retratado na complementação da Lei do F.N.P., que esta-

⁵ BRASIL. Leis, Decretos, etc. Lei n. 2.004 de 03.10.1953. *Diário Oficial da União*, Rio de Janeiro, 1953. p.19.265-68.

INVESTIMENTOS DO FUNDO NACIONAL DE
PAVIMENTAÇÃO E FUNDO RODOVIÁRIO NA-
CIONAL NA CONSTRUÇÃO DE RODOVIAS



beleceu também a criação de um Fundo Especial para aplicação exclusiva no revestimento e pavimentação de estradas que iriam substituir os trechos ferroviários reconhecidamente deficitários.

A receita das sobretaxas provinha da diferença de preços existente entre os preços dos combustíveis e lubrificantes líquidos derivados do petróleo fabricados no Brasil e dos preços dos combustíveis importados.

No gráfico nº 3 observam-se as arrecadações do F.R.N. e do F.N.P., para os anos de 1955 a 1960, do D.E.R./PR. O Fundo de Pavimentação era distribuído da seguinte forma: 45% constituíam receita do D.N.E.R. e 65% eram distribuídos para os Estados, Territórios e Distrito Federal, nos moldes do F.R.N.

Segundo o gráfico, as cotas para a pavimentação eram menores que as destinadas para a construção, mas, em termos de valores, elas se equivalem entre 1955 e meados de 1958. Como já foi dito anteriormente, essa fase não foi benéfica para a economia paranaense.

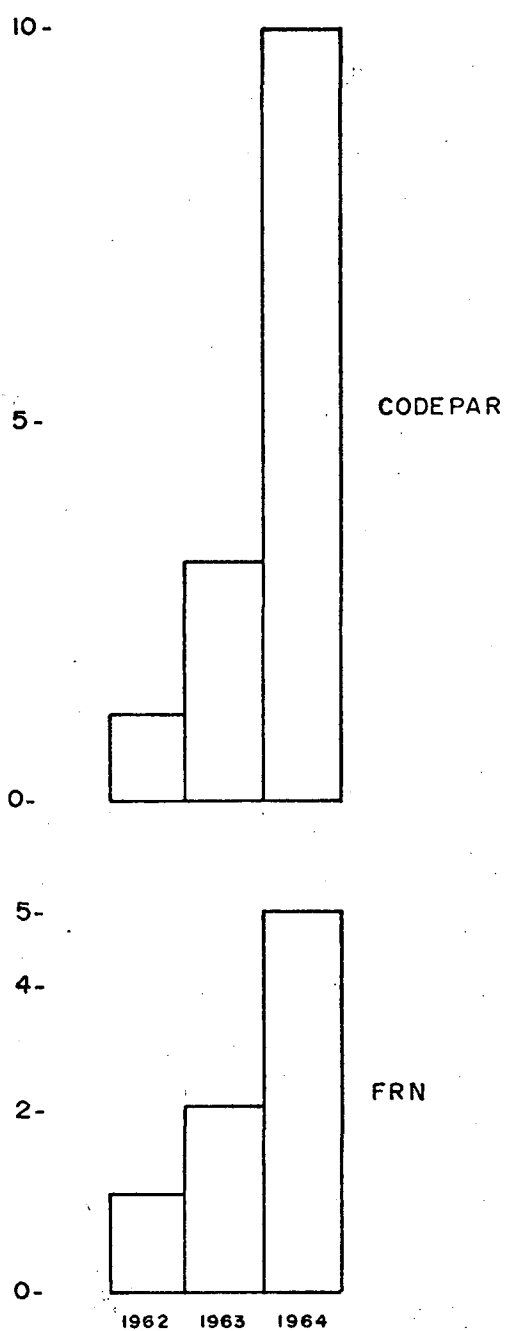
A recuperação do dinamismo interno e externo pode ser vista nos anos de 1959/60, com a compra e venda do café que, uma vez circulado, permitiu maior consumo de combustíveis e provocou, em consequência, um aumento na cota do F.R.N.

A região do Estado que recebeu mais quilometragem asfáltica foi a do Norte, pois o critério fixado pela Lei nº 2.698 dava prioridade à pavimentação de trechos com maior densidade de tráfego.

Ao assumir a direção do Estado em 1961, o Governador Ney Aminthas de Barros Braga definiu da seguinte maneira sua

INVESTIMENTOS DO FUNDO RODOVIÁRIO NACIONAL E COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO DO PARANÁ NAS RODOVIAS

Bilhões de
cruzeiros



política de ação: integrar o Paraná, que se encontrava dividido, e implantar o projeto de desenvolvimento sócio-econômico.

Dentre as justificativas para sua política, o Governador ressaltou o problema da evasão de rendas, gerada pela fragmentação do território e pela localização dos cafezais na região Norte em direção a São Paulo.

A estratégia desenvolvimentista visava a estruturar o sistema de transporte, para facilitar o acesso às matérias-primas e o escoamento de produtos elaborados para o mercado externo e interno.

Portanto, Ney Braga deu início ao seu Governo firmado no binômio desenvolvimento-integração, com a modernização administrativa, representada pela CODEPAR.

A Companhia de Desenvolvimento Econômico do Paraná foi criada pela Lei nº 4.529, de 12 de janeiro de 1962, que também criou o Fundo de Desenvolvimento Econômico (F.D.E.).

O F.D.E. era um empréstimo compulsório constituído como "AR" adicional restituível sobre o Imposto de Vendas e Consignações. Esse empréstimo cobriria as despesas com infra-estrutura de energia e transporte. No quadro nº 2 há uma visão geral dos investimentos nesses setores; apesar de o percentual para o setor energético ter sido maior — 36% —, o volume de recursos despendidos com as rodovias foi maior.

Comparando os recursos do F.R.N. e os da CODEPAR para construção de rodovias, no período 1962/64, nota-se que nos dois primeiros anos os valores se aproximam, mas, em 1964, há um arranque mais significativo, segundo o gráfico nº 4.

QUADRO Nº 2

INVESTIMENTOS ESTADUAIS EM ENERGIA ELÉTRICA E RODOVIAS - 1961-66

ANO	INVESTIMENTOS EM ENERGIA ELÉTRICA			INVESTIMENTOS EM RODOVIAS		
	Total	Recursos F.D.E.	Participações F.D.E. (%)	Total	Recursos F.D.E.	Participações F.D.E. (%)
1961	800	-	-	1.700	-	-
1962	2.800	1.526	55	4.400	1.270	29
1963	5.600	1.865	33	9.000	2.622	29
1964	10.500	3.732	36	22.700	10.388	46
1965	32.000	12.906	40	41.300	12.080	29
1966	45.700	15.662	34	50.400	12.600	25
TOTAL	97.400	35.691	36	129.500	38.960	30

FONTE - CODEPAR, Relatório 1966, Ação de Desenvolvimento, p.45.

A grande obra financiada com esses recursos foi a construção e asfaltamento da Rodovia do Café, ligando o Norte ao porto marítimo, provocando impacto no progresso das regiões beneficiadas e promovendo a política de integração do território paranaense.

SEGUNDO CAPÍTULO

ASPECTOS SÓCIO-ECONÔMICOS DO RODOVIARISMO — O MODELO PRIMÁRIO-EXPORTADOR

A hegemonia da Inglaterra no capitalismo mundial, no século XIX e início do século XX, permitiu inversões no Brasil destinadas à construção de portos e ferrovias. Entre 1908 e 1916, os empréstimos brasileiros no exterior provieram de bancos ingleses e franceses.

Entre 1921 e 1927, o Brasil fez três empréstimos, sendo um de banco francês, outro inglês e outro americano. Essa diversificação da fonte fornecedora de empréstimos repercutiu diretamente na aplicação dos capitais.

A transferência de tecnologia desses países para o Brasil permitiu a transferência do monopólio ferroviário para o rodoviário, introduzido ao longo dos anos pelos Estados Unidos.

No início do século XX, os principais meios de comunicação nacionais estavam representados pelas ferrovias e estradas carroçáveis. No Paraná, havia um sistema de viação composto pelas ferrovias Paranaguá—Ponta Grossa e São Paulo—Rio Grande, e estradas para carroças, complementares do sistema férreo.

Esse sistema era decorrente das dificuldades dos governos de estender a rede férrea e, para atender as necessidades econômicas de circulação de riquezas, os dirigentes

construíam vias complementares, como explica Xavier da SILVA em sua Mensagem:

De máxima importância para o Estado é o problema da Viação Pública ligando os centros produtores por meio de estradas de rodagem às estações da via férrea São Paulo-Rio Grande, e do Paraná, a fim de facilitar a circulação de mercadorias em demanda de mercados consumidores.¹

Uma das principais fontes de renda para o Estado era o imposto cobrado na comercialização da erva-mate. Esse produto era exportado em grande quantidade para os mercados do Uruguai e Argentina. A extração da madeira e o comércio de animais também compunham o quadro das riquezas exportáveis, no início do século.

QUADRO Nº 3
VALOR OFICIAL DAS EXPORTAÇÕES

ANOS	VALOR EM DINHEIRO
1905/06	18.520:260\$128
1906/07	23.309:155\$731
1907/08	21.808:348\$394
MÉDIA	20.914:707\$929

FONTE - Mensagem de 3 de fevereiro de 1909, p.11.

¹ SILVA, Francisco Xavier da. *Mensagem à Assembléia Legislativa do Estado por ocasião da abertura da sessão legislativa de 1910 pelo ...* Curitiba, Tipografia da República, 1910. p.11.

No quadro nº 3, a média das exportações pode ser desmembrada e verificar-se-á que, nessa época, a erva-mate era a principal riqueza do Paraná. Da média dos três anos, 16.510:045\$000 correspondiam à exportação da erva-mate; 1.708:950\$000 aos animais suínos e 1.086:742\$534 à madeira.

Para 1911, o Governo havia orçado uma arrecadação proveniente da comercialização da erva em 1.499:788\$829, e atingiu o maior valor obtido até então, que foi de 1.830:572\$398; o valor exportado foi de 24.522:330\$986.

Outra riqueza exportada era o café, que, apesar de não contribuir com grande volume de exportação, apresentava um crescimento bastante significativo. No ano de 1910 foram exportados 210 quilos de café, no valor de 102:838\$800 e, em 1911, o volume foi de 509 quilos, no valor de 240:280\$000.

Apesar do grande crescimento das exportações de café a erva-mate, pela sua importância econômica, recebia maiores investimentos públicos.

A construção de estradas carroçáveis em direção às cidades da Lapa, União da Vitória, Bocaiúva, Palmas, permitiram melhor controle no contrabando da erva nas fronteiras do Estado de Santa Catarina. O Governo não descuidava da conservação da Estrada da Graciosa, ligando a Capital à cidade de Antonina, pela sua importância como corredor de exportação. O mate era transportado dos Campos Gerais e Guaruava, passava pela Capital e seguia pela Graciosa em direção aos portos de embarque.

A partir de 1916, a erva-mate apresentou menores índices de procura nos mercados platinos, que, entre outros motivos, alegavam que a erva beneficiada era falsificada:

A verdade é que sob os mais especiosos pretextos, entre os quais sobreleva o da falsificação da herva preparada em nossas fábricas, a Argentina antes e agora, do que consta, o Uruguai, criaram por suas tarifas, os maiores entraves à colocação dessa espécie de herva em seus mercados, facilitando, concomitantemente, a entrada da denominada cancheada, que vai alimentar a indústria molinera desses países à custa da decadência não só da nossa, mais ainda da de todos os Estados brasileiros que a possuem.²

Quanto à comercialização dos outros produtos, as dificuldades se concentravam no transporte, como era o caso da madeira. A oferta era menor do que a procura no setor de locomoção, e as tarifas eram onerosas para o produtor.

Devido aos problemas de arrecadação, gerados pela crise nos dois principais produtos, os serviços de viação estavam limitados à conservação das vias existentes. A falta de um sistema ferroviário adequado às necessidades do Estado implicava em manutenção da rede rodoviária.

No sistema marítimo havia poucos navios e a barra do Porto de Paranaguá era pequena, não permitindo o acesso para navios de grande calado.

Diante desses problemas no sistema de transporte, o Dr. Affonso Alves de Camargo definiu sua política de governo, dando prioridade às estradas e à construção da barra no Porto, a partir de 1920.

² ALBUQUERQUE, Carlos Cavalcanti de. *Mensagem à Assembléia Legislativa do Estado por ocasião da abertura da 1ª sessão da 13ª legislatura de 1916 pelo ...* Curitiba, Tipografia do Diário Oficial, 1916. p.51.

a) O MODELO PRIMÁRIO-EXPORTADOR

Segundo a economista Maria da Conceição TAVARES, o modelo primário exportador foi adotado na América Latina como modelo de desenvolvimento.

O que caracteriza basicamente esse modelo são as "exportações", como variável exógena responsável pela geração de importante parte da "renda interna", e as "importações", como abastecedora da demanda interna por bens e serviços.

O setor industrial dessas economias é decorrente do setor dito "motor", ou seja, o setor exportador. As indústrias que se estabelecem são transformadoras de produtos primários em produtos beneficiados, atendendo o consumo interno de tecidos, calçados, vestuário e móveis.

Essas indústrias que se originam do modelo primário-exportador não são de grande produtividade; possuem uma capacidade produtiva pequena, que não é capaz de dar ao mercado interno um dinamismo próprio.

O setor de alta rentabilidade é o primário e atende somente uma pequena parte do mercado interno e a grande demanda do mercado externo. Em geral, é especializado em um ou dois produtos.

Ao analisar a conjuntura paranaense dos primeiros vinte anos do presente século, em que a erva-mate era a principal riqueza do Estado, foi possível detectar o modelo primário-exportador.

As exportações da erva-mate do Paraná para a Argentina e Uruguai representavam a maior fonte de arrecadações e

proporcionavam, ao mesmo tempo, as divisas necessárias para as importações.

Logo, a atividade ervateira era responsável pela geração de importante parte da Renda Estadual e o crescimento das rendas dependia do volume exportado.

O setor da indústria paranaense era composto de 46 fábricas em 1919, cujas atividades estavam restritas ao beneficiamento da erva-mate, fabricação de móveis, fósforo, papel, cevada, malte, cerveja, carnes salgadas, águas minerais, vidros, pianos, moinhos de cereais e fundições.

O parque industrial era de pequeno porte, com baixo nível tecnológico, pouca capacidade produtiva e decorrente das exportações, beneficiando a erva, a madeira e as carnes. Outra forma de transformação de produtos realizada pelas indústrias era a dos cereais importados, que eram preparados para a venda aos consumidores.

O setor secundário, que surgiu no bojo do modelo de exportação, não recebia grandes investimentos, ao passo que a política econômica incentivava o crescimento da produção agrícola.

Para Celso FURTADO, essa política não implicava em aumento da capacidade produtiva. O aumento da produtividade era proporcionado pelo comércio, pois a erva-mate era uma planta nativa e os investimentos diretos na extração não existiam. O elemento dinamizador da economia extrativa do mate e da madeira era a procura externa e não o volume de investimentos realizados.³

³FURTADO, Celso. *Teoria e política do desenvolvimento econômico*. São Paulo, Cia. Editora Nacional, 1979. 344 p.

Nas palavras de Carlos CAVALCANTI, a seguir, nota-se a preocupação de uma solução para a crise da erva-mate e a que ele aponta é a procura de novos mercados:

Era então preciso agir, tanto no sentido de encaminhar a corrente de exportação desse produto para outros mercados, quando no difundi-lo com vigor nesses mesmos, dos quais se o procurava expulsar, usando dos próprios elementos por nós fornecidos.⁴

O setor terciário da economia paranaense foi beneficiado com investimentos na rede de viação, para que houvesse melhor circulação das riquezas.

No plano viário, as primeiras ligações férreas, construídas ainda no século passado, direcionaram a rede de viação do Estado. A ferrovia São Paulo—Rio Grande cruzava o território do Paraná no sentido norte-sul, passando por regiões até então não exploradas economicamente e, não atingindo a Capital, não atendia as necessidades de escoamento da produção agrícola, feita no sentido leste-oeste.

A ferrovia Curitiba—Paranaguá e a Estrada da Graciosa representavam as principais artérias para a circulação das riquezas.

Por causa das precárias condições financeiras e das dificuldades de importação para construir um sistema férreo adequado, os governos procuraram aproveitar o sistema existente e complementá-lo com as vias rodoviárias. As estradas carroçáveis partiam das lavouras e atingiam um ponto da estrada São Paulo—Rio Grande.

⁴ ALBUQUERQUE, *Mensagem à Assembléia Legislativa do Estado por ocasião da abertura da 1ª sessão da 13ª legislatura de 1916 ...*

O roteiro para as mercadorias exportadas ou importadas era o seguinte: partindo dos portos marítimos de Paranaguá ou Antonina, por via férrea seguiam até o entroncamento com a ferrovia São Paulo—Rio Grande, na cidade de Ponta Grossa; em seguida, percorriam essa ferrovia, no sentido norte até a Estrada de Ferro Sorocabana, em São Paulo; por fim, atingiam a Estrada de Ferro Central do Brasil. A rota interna era feita por rodovia até atingir a São Paulo—Rio Grande em Ponta Grossa, e em seguida se dirigiam à Capital e aos portos de exportação.

O sistema de viação do Estado era composto de rodovias e ferrovias, porém nenhum deles era sozinho um sistema eficiente. A política para os transportes fundamentava-se na preservação das ferrovias, pois elas apresentavam maior capacidade de transporte, faziam os percursos em menor espaço de tempo do que as carroças e ofereciam aos viajantes e às mercadorias maior segurança.

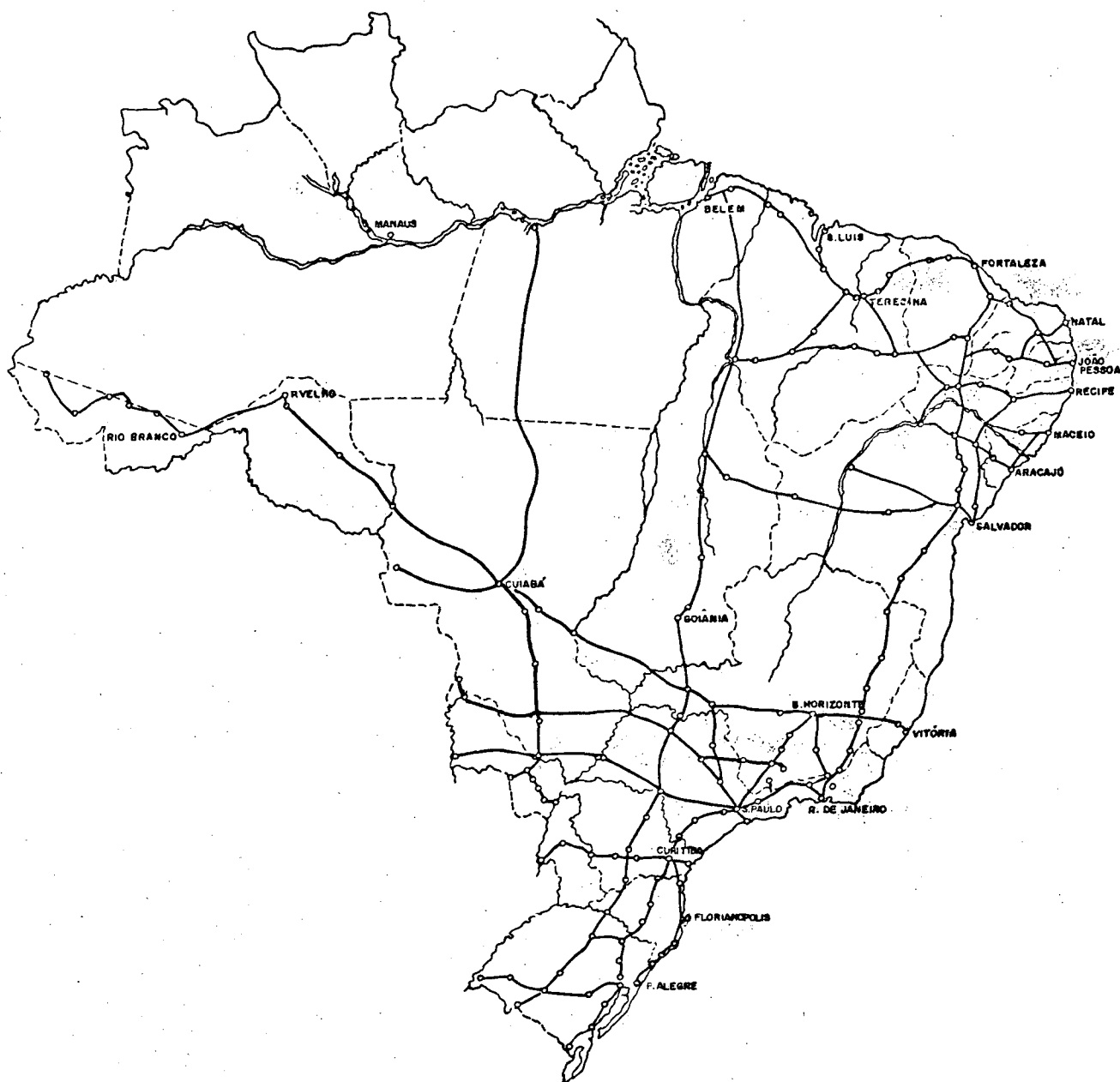
b) O MODELO PRIMÁRIO EXPORTADOR APÓS 1920

O extraordinário desenvolvimento dos meios de transporte e os aperfeiçoamentos introduzidos nos veículos automotores, durante as décadas de 1920 e 1930, revolucionaram as atividades humanas.

Nos Estados Unidos, estavam registrados mais de 70% de veículos existentes no globo, com 30 milhões de unidades. O Brasil possuía, em 1930, 164.000 veículos e, em 1940, pouco mais de 200 mil.

PLANO RODOVIÁRIO NACIONAL 1944

FONTE DER/PR



No quadro nº 4 verifica-se que o total de rodovias brasileiras duplicou sua quilometragem em dez anos, atingindo 230 mil quilômetros, em 1940.

QUADRO Nº 4
VEÍCULOS A MOTOR NO BRASIL

	1929	1930	1939	1940
VEÍCULOS				
Automóveis	105.125		122.061	
Ônibus	2.391		5.985	
Caminhões	56.876		74.786	
Total	164.392		202.836	
RODOVIAS (km)				
		113.276		229.318

FONTE - *Os grandes problemas nacionais. Política dos transportes*, p.345.

Esse panorama geral da situação rodoviária no mundo mostra o início de uma inversão de valores. As rodovias integram-se nas políticas governamentais, assumindo o papel de vias direcionais e não mais complementares (ver mapa nº 7).

No Paraná, a construção das ferrovias estava limitada ao prolongamento das linhas estabelecidas. Apesar do sistema ainda não estar completamente desvinculado da artéria São Paulo—Rio Grande, começam as construções rodoviárias isoladas do sistema.

Além disso, as estradas são construídas para a passagem de automóveis e caminhões. A primeira nesse estilo foi a ligação entre Bocaiuva do Sul e a cidade de Ribeira, no Estado de São Paulo. A técnica usada consistia na preparação

do solo, com maior capacidade, na construção de pontes e nas medidas adequadas à passagem destes veículos.

Mas a principal obra da década de 1930, realizada por Manuel Ribas, foi a construção da Estrada do Carmo, passando pelas cidades de Curitiba, Campo Magro, Cerne, Morrinhos, Murtinho, com bifurcação para Jaguariaíva, Cachoeirinha, Cambará, servindo todo o Noroeste do Estado.

Essa região era a mais promissora do Paraná, mercê da plantação do café. Mas, pela falta de estradas, essa riqueza era desviada para o Estado de São Paulo, acarretando grandes prejuízos para a arrecadação estadual.

O empenho do Governador Manuel Ribas para evitar essa situação foi retratada nessas palavras:

Só uma comunicação fácil e rápida com o Norte, poderá levar até lá e manter vivo o prestígio do Paraná, ora pouco conhecido naquela região, que em grande parte, ainda vive sob a influência econômica e política de São Paulo. Zona rica, como raras o são, de um intenso e importante comércio, está praticamente ligada a São Paulo, que auferir todos os lucros e vantagens da importação e exportação da região, que estende desde Ribeirão Claro, Carlópolis, Cambará e Jacarezinho até Londrina e São Jerônimo.⁵

A tecnologia automobilística cresceu e ultrapassou a ferroviária. O percurso rodoviário entre Curitiba e Jacarezinho ficou reduzido em 300 quilômetros e em doze horas. A viagem pela rodovia do Cerne levava oito horas e a estrada tinha uma extensão de 754 quilômetros.

⁵ RIBAS, Manuel. *Mensagem à Assembléia Legislativa do Estado por ocasião da abertura da sessão legislativa de 1936 pelo ...* Curitiba, Empresa Gráfica Paranaense, 1936. p.99.

No quadro geral das exportações, a erva-mate perdeu sua liderança em 1939, quando foi registrado o maior volume de café e madeira transportados, na sua maior parte, pela Estrada do Cerne.

QUADRO Nº 5
EXPORTAÇÃO GERAL EM 1939 (réis)

MERCADORIA	VALOR EXPORTADO EM RÉIS
Madeira	3.726:020\$600
Café	2.801:543\$200
Mate	2.226:176\$500
Diversos	1.905:871\$700
Produtos agrícolas	734:542\$300

FONTE - Relatório do Governador Manuel Ribas 1932/39, p.7.

O modelo primário-exportador paranaense teve algumas modificações de ordem qualitativa. Na pauta de exportação houve uma mudança de produto, de mercados consumidores e de tipos de extração da riqueza.

Ao passo que a erva-mate era uma riqueza extrativa, o café era uma agricultura de plantio. Os maiores compradores de mate eram latino-americanos, enquanto o café era vendido aos mercados da Inglaterra e Estados Unidos. Além disso, o mate se encontrava nas regiões próximas à Capital e o café foi cultivado na região Norte, distando mais de 400 quilômetros de Curitiba.

A economia paranaense continuou dependente das rendas provenientes do exterior e o abastecimento interno ainda era complementado com as importações.

No setor industrial houve crescimento paralelo à nova cultura, com a torrefação e moagem de café. O setor, porém, ainda não representava um alto investimento capaz de atrair grandes investidores. O setor agrícola era o mais rentável.

No que concerne ao setor terciário, foi instalado o marco zero em Curitiba, de onde deveriam partir as vias de comunicação para todos os quadrantes do território, conforme estabeleceria o Departamento de Obras e Viação:

(....) tornou-se um imperativo à perfeita circulação de suas inesgotáveis riquezas, a centralização do ponto de partida de suas rodovias troncos, de forma a permitir uma fácil aproximação de seus mercados de consumo e porto de embarque. Para o alcance desse objetivo, houve por bem a administração estadual consumir a diretriz, fixando Curitiba como ponto de irradiação principal de sua rede rodoviária.⁶

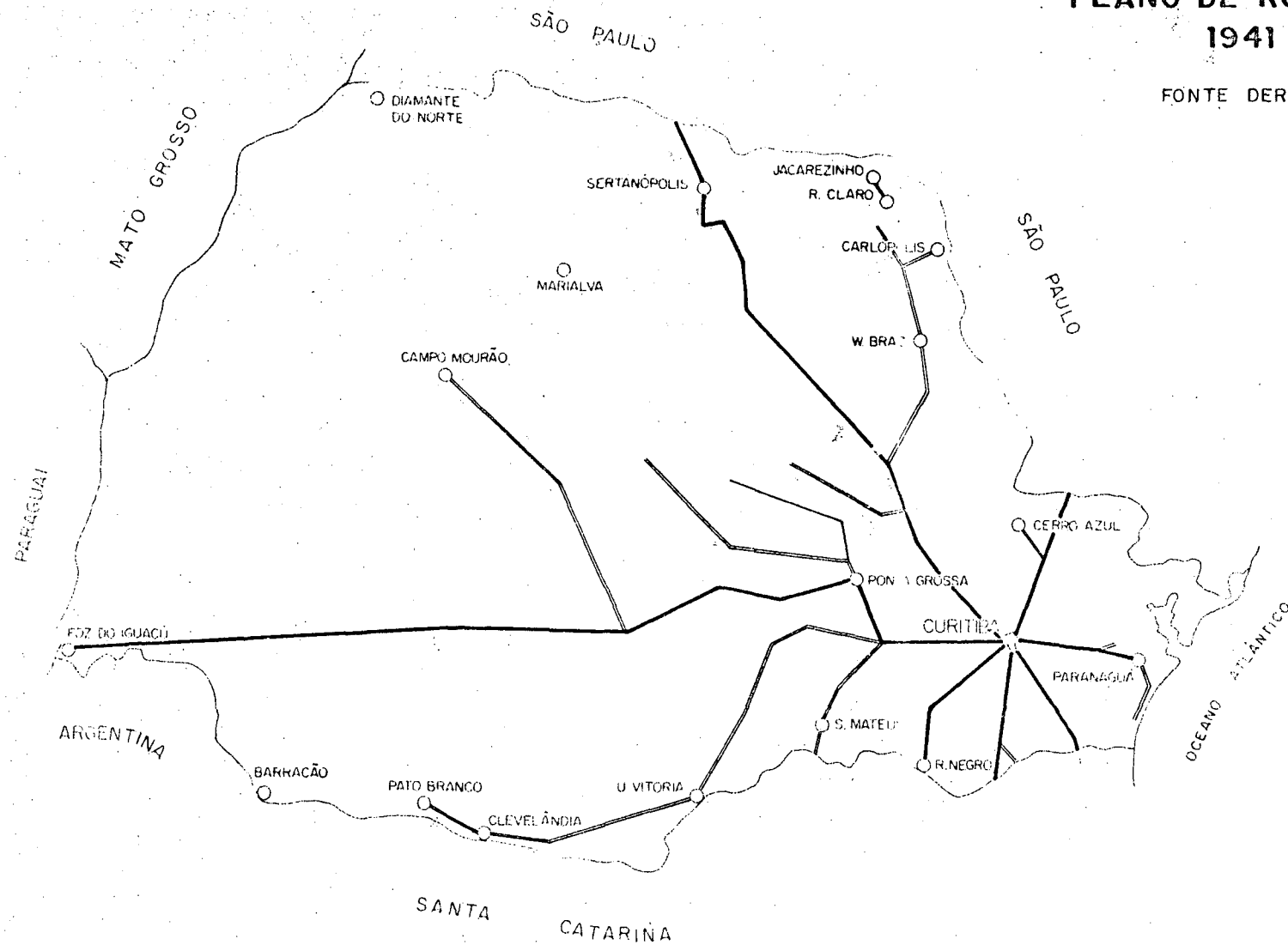
O traçado das rodovias-troncos ligava Curitiba a Paranaguá, e Curitiba a Ribeira, de onde provinha grande parte das mercadorias destinadas a atender o consumo interno. Outras estradas-troncos ligavam a cidade de Curitiba a Piraí, Jacarezinho, Ribeirão Claro, Cambará e Londrina.

As estradas que partiam de Curitiba em direção a Palmeira, Ponta Grossa, Ipiranga e Cândido de Abreu davam acesso aos pequenos cafezais da região de Campo Mourão e, ao mesmo tempo, às cidades de Prudentópolis e Guarapuava.

⁶RODOVIAS no Paraná. *Revista A Rodovia*, Rio de Janeiro, (21), 16 out.1941.

PLANO DE RODOVIAS 1941

FONTE DER / PR



CONVENÇÃO

ESTRADA TRONCO	
ESTRADA RAMAL	
ESTRADA SUB-RAMAL	

Essa mesma estrada atingia as cidades do Oeste, como Foz do Iguaçu, Palmas, Clevelândia, Pato Branco, aproximando o Paraná dos países vizinhos, Argentina e Paraguai. Essa região era habitada principalmente por colonos catarinenses e gaúchos.

As ligações de Curitiba com São Mateus do Sul, Três Barras, Araucária, Lapa, Rio Negro aproximavam os Estados do Paraná e Santa Catarina (ver mapa nº 8).

As rodovias traçadas pelo Departamento de Obras e Viação, conforme o mapa nº 8, possuíam condições técnicas razoáveis; o revestimento era de macadame, macadame betuminado, pedregulho e saibro. Apesar de as construções se adaptarem aos novos moldes do automóvel e caminhão, ainda era freqüente o uso de carroças.

O Departamento foi equipado com tratores, máquinas, compressores, britadores, niveladoras e material topográfico. Toda essa tecnologia permitia melhor andamento nas obras.

A modernização das rodovias atraía os usuários de transporte, pelos fatores de segurança, rapidez e facilidade de comunicação porta-a-porta. As linhas férreas não acompanharam o crescimento das técnicas, fato este que contribuía enormemente para o rodoviarismo nacional.

Para maior eficiência do modelo primário-exportador, o governo de Manuel Ribas não descuidou dos serviços no terminal marítimo. Além das construções no Porto de Paranaguá, ele adquiriu material de aparelhamento:

(....) o governo ampliou as instalações e adquiriu material rodante, indispensáveis ao normal funcionamento do cais. Para atender ao serviço de carga e descarga de in-

flamáveis, resolveu o Governo construir um cais especializado, cuja construção está em vias de conclusão. O Porto de Paranaguá, por onde se faz atualmente, o maior movimento de madeiras para exportação no País, se viu privado, no primeiro dia do ano de 1941, de seus principais armazéns para essa espécie de carga, que por lamentável acidente, foram devorados pelas chamas de grande incêndio. Sem medir esforços, foram reconstruídos com maior brevidade e se acha normalizado o serviço de exportação da madeira.⁷

Os cinco últimos anos do governo de Manuel Ribas foram marcados pela Segunda Guerra Mundial, trazendo grandes problemas para o comércio internacional. No entanto, as exportações de erva-mate para os mercados da América Latina foram pouco afetadas.

No quadro nº 6 verifica-se que, apesar de instáveis, as exportações mantiveram uma média de cinquenta mil toneladas e os preços correntes tiveram alta constante, calculados na nova moeda introduzida no País, denominada "cruzeiro".

QUADRO Nº 6
EXPORTAÇÃO TOTAL

ANO	TONELADAS	PREÇOS CORRENTES (Cr\$1.000)
1941	52.010	62.236
1942	58.466	75.432
1943	46.765	66.785
1944	47.633	84.726
1945	52.099	121.766
1946	50.104	134.643

FONTE - CODEPAR. Economia do Mate: V.I, nov.1065, p.4-13.

⁷RIBAS, Manuel. *Relatório referente aos exercícios de 1940 e 1941.* p.15.

Apesar das tentativas de angariar novos mercados para o mate na Europa e Estados Unidos, não houve receptividade. Os principais consumidores estavam restritos aos países sul-americanos. Os meios de divulgação foram a propaganda incentivando o consumo.

A guerra prejudicou as exportações de café, pois os principais compradores estavam em conflito, como era o caso da Inglaterra e dos Estados Unidos. O café paulista passava por um período de crise, por isso não apresentou índices de crescimento.

A produção paranaense estava, ao contrário, na sua fase de expansão, e mesmo com os problemas internacionais não deixou de crescer.

Os dados que seguem esclarecem as variações na produção paulista de café e os acréscimos na produção paranaense, que se expandia pelo Noroeste, Norte e Nordeste do Estado.

QUADRO Nº 7
PRODUÇÃO DE CAFÉ

ANOS	CAFÉ PRODUZIDO EM SÃO PAULO (sacas)	CAFÉ PRODUZIDO NO PARANÁ (sacas)
1930/31	10.097	347
1931/32	18.693	604
1932/33	14.977	380
1933/34	21.850	600
...		
1939/40	12.371	579
1940/41	10.235	1.108
1941/42	9.284	951
...		
1949	8.215	2.500
1950	8.356	3.450

FONTE - Conselho Nacional de Economia, 1951, p.152.

A grande expansão da economia paranaense do café foi iniciada nos anos 50, liderando a pauta de exportação e sendo responsável por importante parcela das arrecadações estaduais. Um estudo realizado pelo Instituto Brasileiro do Café, fundado em 1952, revelou que o grande impulso nas plantações cafeeiras paranaenses ter-se-ia dado no quinquênio 1949/53. Com os preços em alta na cotação internacional houve uma tendência à monocultura no Paraná, em alguns municípios especificamente, que se dedicaram à cultura cafeeira até meados da década de 1960. A retração nas plantações que ocorreu a partir dessa data foi provocada pela queda dos preços do café devido à superprodução e também pelos programas governamentais para diversificação de culturas e implantação de indústrias.

TERCEIRO CAPÍTULO

RODOVIARISMO: BASE DO DESENVOLVIMENTO

O transporte constitui atividade-meio e um sistema de transporte condiciona o espaço de um processo de desenvolvimento.

Deficiências e distorções na infra-estrutura de transporte podem significar obstáculos ao crescimento de determinado país, região ou cidade, devido ao seu amplo campo de atuação.

Na área econômica, o transporte proporciona maior eficiência na circulação das riquezas, facilita o abastecimento dos grandes centros consumidores distantes dos locais de produção, diminui os custos de compra e venda, e facilita a comercialização. Na área social, o transporte contribui para melhorar o padrão de vida das populações. Na área política, o transporte assegura as fronteiras nacionais e permite a integração dos territórios.

O sistema de transporte do Brasil até 1945 era formado basicamente por ferrovias e portos traçados para atender uma economia primário-exportadora. As linhas vinham do interior e seguiam aos portos de exportação e, em geral, não se comunicavam entre si, isto é, eram independentes. As rodovias existentes eram poucas.

O panorama mundial após a guerra de 1939/45 sofreu modificações que se refletiram na política interna brasilei-

ra. A ascensão dos Estados Unidos no capitalismo mundial permitiu a multinacionalização de suas tecnologias, trazendo para o Brasil as indústrias, destacando-se a automobilística.

A nível nacional, o Brasil adotou em meados da década de 1950 uma nova política de desenvolvimento econômico, fundamentada numa renovação do modelo de substituição de importações. Assim, o Brasil deixaria de importar produtos finais, para comprar os componentes necessários à fabricação interna.

Durante a década de 1930, quando se implantou o modelo de substituição de importação, adquiriam-se os produtos para consumo interno, e no Governo Juscelino optou-se por um nível mais avançado do modelo, procurando produzir no País os bens e usar matéria-prima e tecnologia importada. Historicamente, o País tentava definir uma estratégia para modificar sua estrutura, e o processo de desenvolvimento estava apoiado na industrialização substitutiva.

O Brasil procurou repetir a experiência dos países desenvolvidos, em condições históricas distintas.¹

O desenvolvimento industrial nacional se deu conjuntamente com a ascensão da modalidade de transporte rodoviário e a desagregação dos sistemas ferroviários e de navegação de cabotagem.

O aperfeiçoamento tecnológico dos veículos automotores e a facilidade de compra, não mais regulada pelas restri-

¹TAVARES, Maria da Conceição. *Da substituição de importações ao capitalismo financeiro*. Rio de Janeiro, Zahar, 1976. p.35.

ções às importações, foram fatores relevantes para o rodoviarismo brasileiro, produto da nova política econômica.

O caminho seguido pelo Estado do Paraná para atingir o desenvolvimento econômico foi diferente, uma vez que o modelo adotado continuou sendo o primário-exportador.

Após quinze anos de regime ditatorial, 1930/45, o Brasil iniciou um período de redemocratização do País. O primeiro governo democrático do Paraná foi o de Moysés Lupion.

Sua plataforma de governo foi marcada pelo "Plano de Libertação Econômica do Paraná". As metas básicas do Plano eram os setores de transporte, energia elétrica, saúde, educação, produção e abastecimento interno.

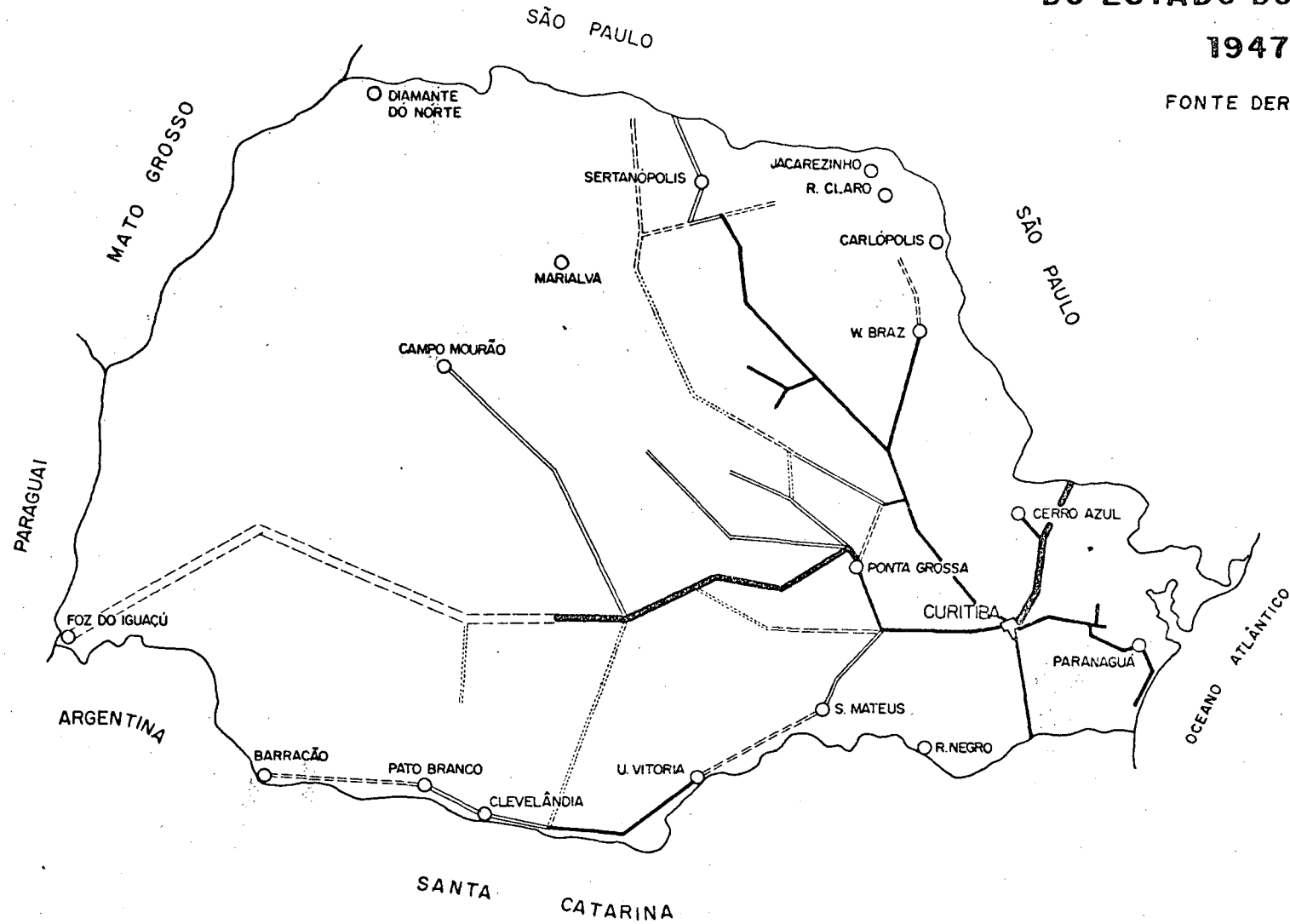
Lupion confiou ao Departamento de Estradas de Rodagem, órgão técnico da administração pública, a construção das estradas essenciais para o escoamento das produções.

A grande obra do setor ferroviário era a ligação entre as cidades de Apucarana e Paranaguá. No setor marítimo, estava planejada a ampliação do cais de Paranaguá em 270 metros, que seriam somados aos 500 metros já existentes.

Ao planejar as obras para o setor de transporte, nota-se que o Governador procurou entrosar os diversos sistemas. As ligações rodoviárias básicas eram entre as cidades de Apucarana—Melo Peixoto, na fronteira paulista, com extensão de 200 quilômetros, atendendo as cidades de Arapongas, Rolândia, Cambé, Londrina, Cornélio Procópio e Cambará, que produziam café e outros produtos agrícolas em menor escala; a ligação entre Curitiba e União da Vitória, que facilitaria o comércio entre o Paraná e Santa Catarina.

REDE RODOVIÁRIA DO ESTADO DO PARANÁ 1947

FONTE DER / PR



CONVENÇÃO

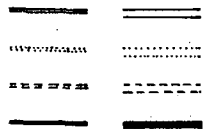
ESTADUAL FEDERAL

EXISTENTE

EM ESTUDO

EM CONSTRUÇÃO

REVESTIDA



A produção dessas regiões seria escoada pela Rodovia Melo Peixoto—Apucarana. Na cidade de Apucarana ela seria transportada pela ferrovia Apucarana—Ponta Grossa—Paranguá, com a extensão de 591 quilômetros. Essa ferrovia deveria ter capacidade para transportar mais de 5.000 toneladas diárias, ao passo que a linha Paranã—Santa Catarina transportava 1.500 toneladas e sua extensão era de 930 quilômetros.

O "Plano de Libertação Econômica", 1946/50, do Governador Moysês Lupion, concretizou pequena parte de suas metas. No setor marítimo, ele alcançou sucesso, mas no ferroviário, não houve grande desempenho, pois a ferrovia planejada mal foi iniciada.

Quanto ao rodoviário, a situação era a seguinte: a rede se compunha de 3.070 quilômetros, sendo 730 revestidos com macadame, 387 com saibro, 1.943 leito natural e 6 em paralelepípedo (ver mapas nºs 9 e 9-A).

O grande empenho nesse setor foi a construção do trecho Apucarana—Melo Peixoto. A *Revista A Rodovia* publicou um artigo destacando a importância desta via para o desenvolvimento da economia paranaense:

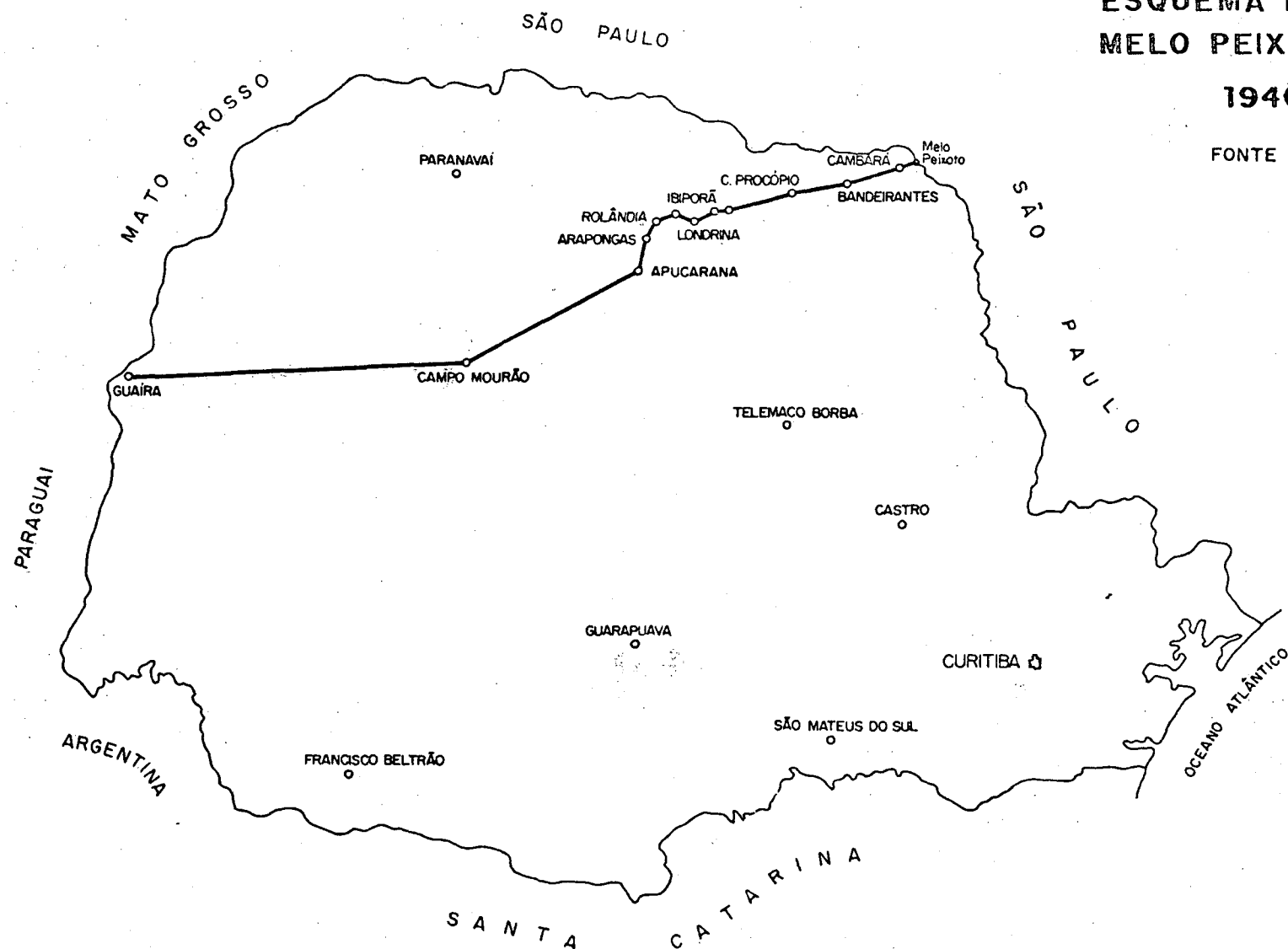
Encarando as necessidades paranaenses sob o ponto de vista geo-econômico, o DER/PR, de acordo com o Governador daquele Estado sulino, Sr. Moysês Lupion, administrador perfeitamente enquadrado na mentalidade rodoviária brasileira, procedeu aos estudos da ligação Apucarana-Melo Peixoto, que foram rapidamente completados, graças à eficiente organização do órgão rodoviário paranaense, que é dirigido pelo Engenheiro Oswaldo Lacerda.²

²RODOVIA Apucarana-Melo Peixoto. *Revista A Rodovia*, (112/113): 40, maio-jun.1949.

ESQUEMA DA ESTRADA MELO PEIXOTO-GUAIRA

1946/50

FONTE DER/PR



Diversos fatores sôcio-econômicos provocaram o movimento de populações em todo o País na década de 1950, causando o povoamento de novas regiões.

Por ocasião da posse do Governo Bento Munhoz da Rocha, em 1951, o Paraná contava com uma grande população rural, que nos últimos dez anos havia aumentado em 76%, e a população urbana em 24%. Esses dados registraram também um aumento acentuado na produção agrícola, conforme o quadro nº 8.

QUADRO Nº 8

MOVIMENTO DA POPULAÇÃO E VARIAÇÃO NA PRODUÇÃO DE ALGUNS GÊNEROS DE PRIMEIRA NECESSIDADE (ARROZ, BATATA INGLESA, MANDIOCA, MILHO)
ESTADO DO PARANÁ

PRODUÇÃO MÉDIA ANUAL	1.000 ton	ÍNDICES	MOVIMENTO DA POPULAÇÃO Acrêscimos da População 1940 a 1950	
			Urbana (hab.)	Rural (hab.)
1942 a 1946	1.226	100		
1947	1.181	96		
1948	1.364	111	215.479	697.754
1949	1.321	108	24%	76%
1950	1.668	135		

FONTE - Exposição geral da situação econômica do Brasil, p.151.

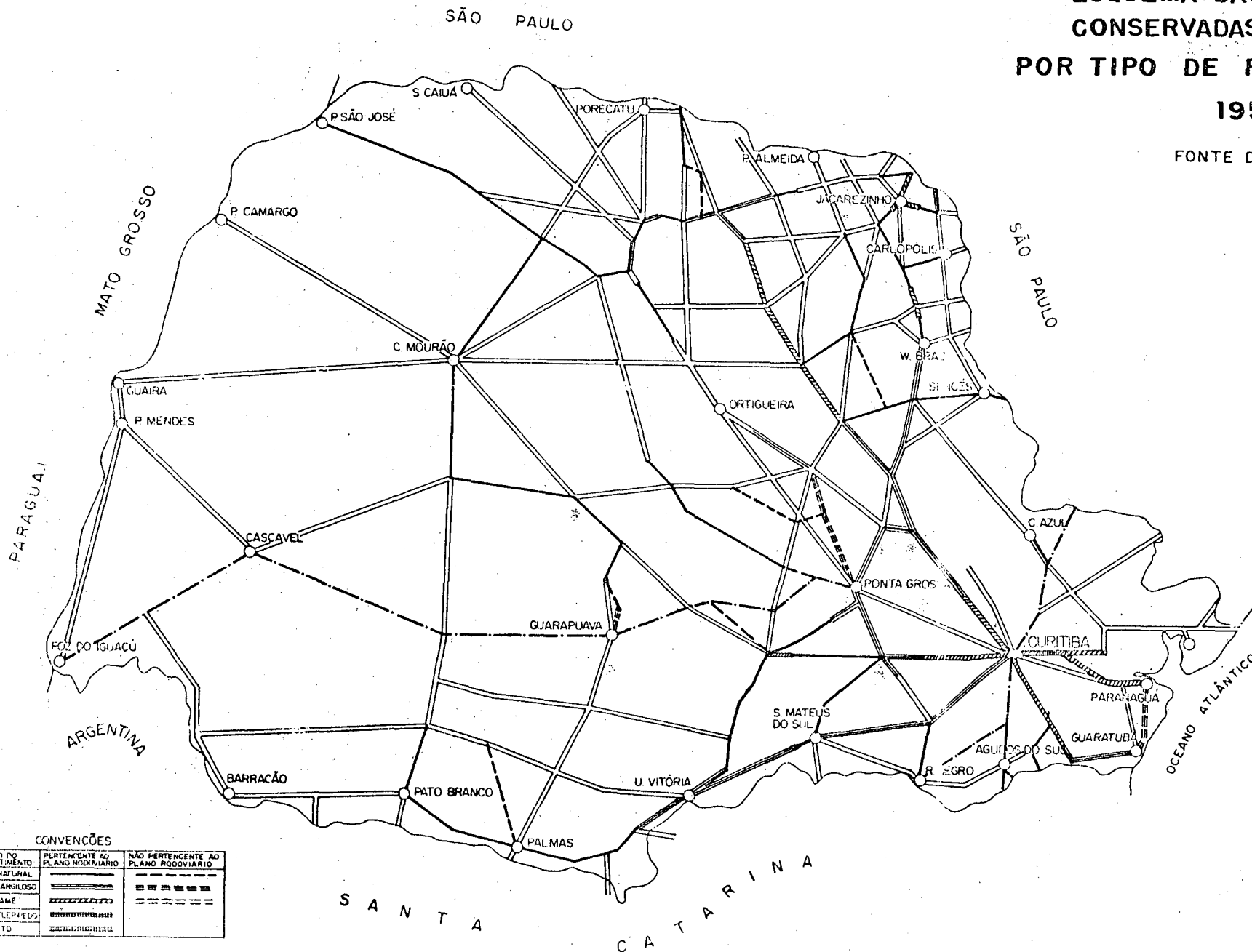
A agricultura em expansão e o povoamento de novas regiões implicaram na reformulação do Plano Rodoviário. Segundo palavras de Bento:

Já se processou no Estado o encontro entre gaúchos e catarinenses com paulistas, mineiros e nordestinos. (....) O Governo am-

ESQUEMA DAS ESTRADAS CONSERVADAS PELO DER POR TIPO DE REVESTIMENTO

1951

FONTE DER/PR



parou com decisão a colonização de alemães em Entre Rios, no município de Guarapuava, e de holandeses no município de Castro.³

O novo "Plano Rodoviário Estadual", organizado pelo Engenheiro Luís Carlos Pereira Tourinho, abrangia o território paranaense nos seus pontos mais longínquos, no que concerne ao traçado de vias a serem construídas num prazo de oito anos.

Esse Plano constituiu a base para o Plano Quinquenal de Ação do D.E.R. nos anos de 1952/56. Foi dada prioridade para a ligação de Apucarana com o Porto de Paranaguá. A cidade de Apucarana constituía o centro de gravidade da região cafeeira, ou a garganta pela qual passava toda a produção das regiões vizinhas (ver mapas n.ºs. 10 e 11).

Ainda dentro do modelo primário-exportador, o Paraná construiu suas rodovias no sentido interior-litoral, convergindo todas para o porto de exportação e importação. Além disso, as estradas procuraram acompanhar o crescimento e a expansão da produção de café no Norte e Noroeste, como mesmo afirmou o Governador Munhoz da ROCHA:

Quando ficam bem estruturados os elementos econômicos, de transporte, armazenamento, financiamento, já a onda cafeeira fugiu para o sertão, exigindo novos esforços para organizar a sua economia.⁴

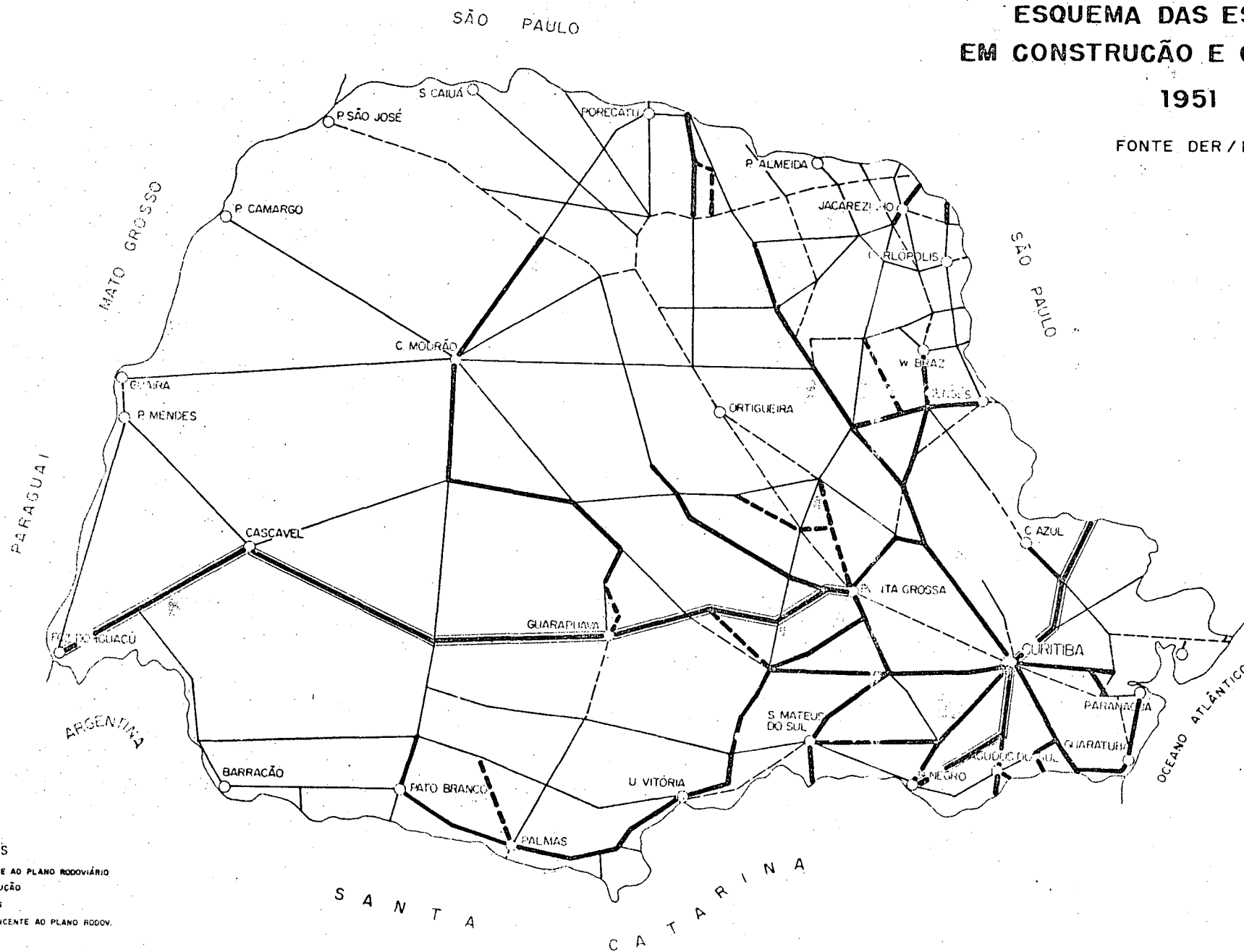
³ ROCHA NETO, Bento Munhoz da. *Mensagem à Assembléia Legislativa do Estado por ocasião da abertura da sessão legislativa de 1952 pelo ...* Curitiba, Imprensa Oficial, 1952. p.6.

⁴ ROCHA NETO, p.7.

ESQUEMA DAS ESTRADAS EM CONSTRUÇÃO E CONCLUÍDAS

1951

FONTE DER/PR



As linhas de comunicação traçadas no Plano objetivaram facilitar o escoamento da produção pelos portos de Paranaguá e Antonina, permitir melhor intercâmbio entre São Paulo e Paraná, estabelecer a ligação do Norte com o Sul do País através do território paranaense e auxiliar a penetração no sertão (ver mapa 12).

Para preencher essas finalidades, típicas de uma economia exportadora de produtos primários e importadora de bens de consumo, foram estabelecidas as seguintes linhas:

a) linhas-troncos: montadas sobre os grandes divisores e orientadas no sentido do litoral, destinadas ao escoamento da produção pelos portos;

b) linhas paralelas: acompanhando a orientação dos paralelos e em condições de facilitar o intercâmbio com São Paulo e a penetração no território;

c) linhas longitudinais: acompanhando a orientação dos meridianos em condições de estabelecer a ligação Norte-Sul do País, facilitando o intercâmbio com São Paulo e a penetração do interior.

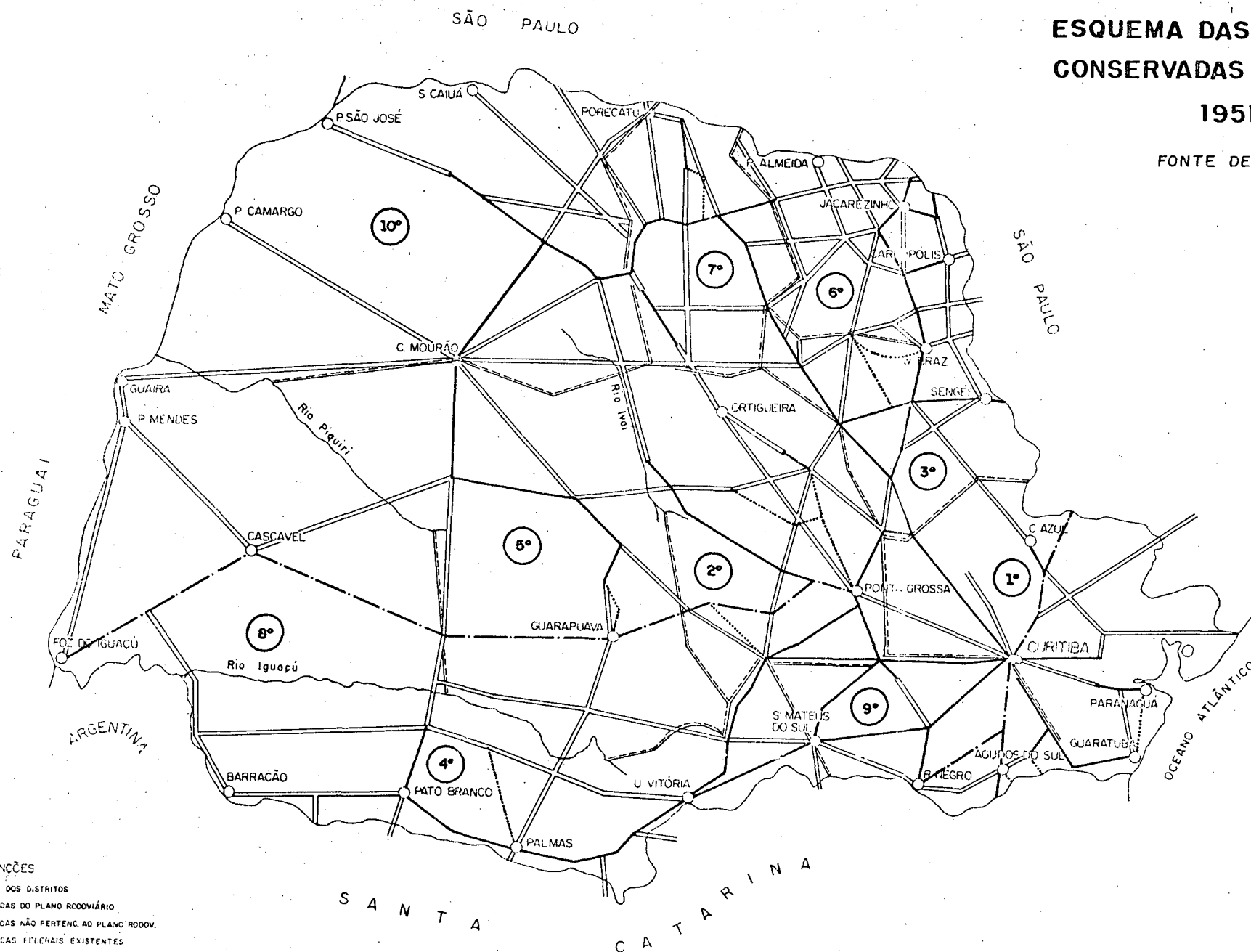
Esse sistema, rígido ou indeformável, compreendia as linhas-troncos, paralelas e longitudinais, e o sistema flexível compreendia as linhas ramais, colocadas no Plano de acordo com as necessidades econômicas, políticas e administrativas de cada região.

A natureza do Plano revela seu caráter autônomo de servir as necessidades de transporte, sem qualquer entrosamento com outras modalidades. Na elaboração do Plano, foi levado em consideração o entrosamento das linhas rodoviárias

ESQUEMA DAS ESTRADAS CONSERVADAS PELO DER

1951

FONTE DER / PR



do Plano Nacional que cruzavam o território paranaense.

As construções foram financiadas pelo Fundo Rodoviário e pela dotação orçamentária correspondente a 15% do total.⁵

Durante o ano de 1951, foram executados diversos serviços de revestimento de estradas, destacando-se o primeiro 1,5 quilômetro de pavimentação asfáltica no Paranã, entre as localidades de Aricanduva e Apucarana. Nos anos seguintes, foram asfaltados trechos da rodovia Melo Peixoto—Jandaia do Sul, da rodovia Paranaguá—Foz do Iguaçu e da rodovia Ortigueira—Maracanã.

Esse tipo de revestimento oferecia melhores condições aos usuários das estradas e representou um grande impulso para o rodoviarismo. Em 1956, estavam construídos os seguintes trechos rodoviários: Santa Mariana—Cornélio Procópio, Tomazina—Ibaiti—Siqueira Campos, Jacarezinho—Santo Antônio da Platina, Maringá—Campo Mourão e Joaquim Távora—Carlópolis (ver mapa nº 12-A).

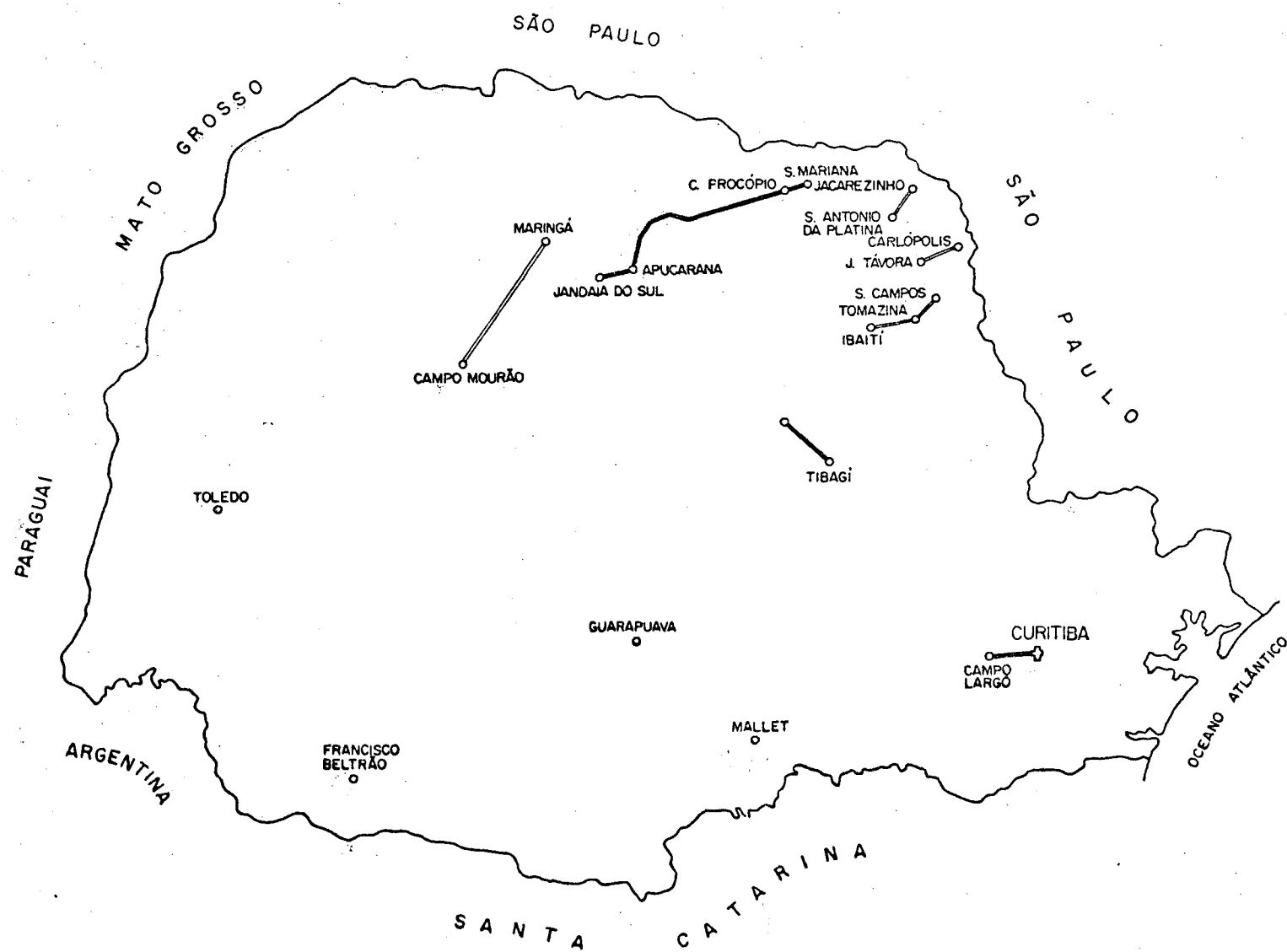
Apesar das dificuldades para importação de petróleo e equipamentos, o D.E.R. procurou cumprir o programa de prioridade, constituído da construção e pavimentação dos três grandes eixos, ou seja, o eixo do cereal — Apucarana—Londrina—Cornélio Procópio—Melo Peixoto —, o eixo da madeira — Ponta Grossa—Castro—Piraí do Sul—Jaguariaíva—Sengês — e o eixo do café — Paranavaí—Maringá—Apucarana—Ortigueira—Ponta Grossa—Curitiba—Paranaguá.

⁵ PARANÁ. Leis, decretos, etc. Lei n.756 de 25.10.1951. Legislação Rodoviária que fixava ao DER, 15% do orçamento do Estado no período de 1953/58.

SITUAÇÃO DAS ESTRADAS

1956

FONTE DER/PR



CONVENÇÃO

TRECHOS ASFALTADOS ———

TRECHOS CONSTRUÍDOS - - - - -

No quadro a seguir, elaborado pela Comissão de Coordenação do Plano de Desenvolvimento Econômico do Estado, verifica-se o movimento de exportação e importação dos produtos no Paraná, entre os anos de 1948 e 1955.

QUADRO N  9
MOVIMENTO DE MERCADORIAS NO PORTO DE PARANAGUÁ (% SOBRE A TONELAGEM)

EXPORTAÇÃO						
ANO	CAFÉ	MADEIRA	MATE	MERCADORIAS DIVERSAS	TOTAL	
1948	36	38	9	17	100	
1949	46	39	9	6	100	
1950	48	23	9	20	100	
1951	61	19	6	14	100	
1952	72	11	7	10	100	
1953	74	7	5	14	100	
1954	56	11	7	26	100	
1955	50	34	8	8	100	
IMPORTAÇÃO						
ANO	TRIGO	ACÚCAR	SAL	CIMENTO	MERCADORIAS DIVERSAS	TOTAL
1948	6	25	14	5	50	100
1949	9	20	9	11	51	100
1950	15	16	19	10	40	100
1951	15	11	4	6	64	100
1952	12	11	6	17	54	100
1953	30	8	6	25	31	100
1954	34	9	10	1	46	100
1955	26	1	5	1	67	100

FONTE - PLADEP, Estudo n.6, p.102.

Na exportação, destacam-se a madeira e o café, daí a importância econômica dos eixos viários para o escoamento desses produtos. Não se cogitou da construção de ferrovias ou de integração de vias. O modelo primário-exportador se especializava nas mercadorias e no meio de transporte.

Para o abastecimento interno foi crescente a compra de trigo e açúcar, que apresentou nos anos de 1953 a 1955 uma queda, e o restante das mercadorias manteve uma média de consumo.

As mercadorias circulavam nos dois mil quilômetros de ferrovias e em cinco mil quilômetros de estradas de rodagem.

Em 1955, o D.E.R./PR passou por grandes dificuldades financeiras, com pesados encargos referentes a pagamentos a empreiteiros; a solução encontrada foi a emissão de títulos de crédito. Esse ano foi prejudicial para a economia do café, afetado na sua produção pelas geadas e pelos preços instáveis.

O Serviço Auxiliar de Fiscalização do D.E.R./PR registrou queda no movimento de veículos nesse ano, que confirmou o período de crise do modelo primário-exportador, baseado na comercialização dos principais produtos, o café e a madeira.

Em 1956, o Governador Moysés Lupion reassume a direção dos negócios públicos, garantindo a continuidade no desenvolvimento do Plano Rodoviário.

A nível nacional, o Presidente da República também aprovou, através do D.N.E.R., o Plano Quinquenal de Obras Rodoviárias - 1956/60. Juscelino Kubitschek começou, nesse

mesmo ano, a industrialização nacional com a produção de veículos automotores.

Como o Paraná não fora beneficiado diretamente com a instalação de indústrias, continuou crescendo em função das vendas de seus produtos agrícolas.

Para o setor rodoviário, foi feito o Plano de Obras Novas, após estudos do panorama geral nos setores da produção agrícola, riquezas minerais e densidade demográfica.

O Plano compreendia um Plano de Prioridade e um Plano de Extraprioridade para o quinquênio 1955/60. O Plano Prioridade consistia no corpo do Plano Rodoviário de 1951, com oito rodovias designadas de acordo com a principal riqueza de circulação.

O Plano Extraprioridade tinha por fim evitar o abandono de trechos atacados anteriormente, construir variantes para aproveitar trechos concluídos, integrando-as à rede trafegável, concluir subtrechos e atender as obrigações e compromissos de contratos assumidos.

As oito rodovias do Plano de Prioridade eram responsáveis pela circulação das principais riquezas, como a Rodovia do Café, ligando Porto São José a Paranaguá, a Rodovia dos Cereais, entre as cidades de Melo Peixoto e Guaíra, a Rodovia da Madeira, entre Ponta Grossa e Itararé, a Rodovia do Mate, entre São Luís do Purunã e Campo Mourão, a Rodovia do Trigo, passando por Curitiba, União da Vitória e Pato Branco, região recentemente povoada por colonos catarinenses e gaúchos.

Na zona considerada uma das mais ricas em minérios, estava programada a construção da Rodovia dos Minérios, li-

gando Jaguariaíva e Antonina. Essa mesma via facilitava o escoamento do café plantado no Norte Velho, ou seja, Nordeste do Estado, e serviria de acesso para as usinas hidro-elétricas do sistema Capivari-Cachoeira.

A Rodovia da Banana, programada para ligar as regiões litorâneas de maior cultivo, entre as localidades de Cacatu e Serra Negra, facilitaria a comercialização do produto.

O modelo de desenvolvimento paulista e carioca primário-exportador já apresentava um período de crise prolongada, com desequilíbrios nos mercados internos, causados principalmente pelas restrições de importações, elevação da taxa de câmbio e compra ou financiamento dos excedentes de produtos agrícolas estocados e não comercializados com o exterior.

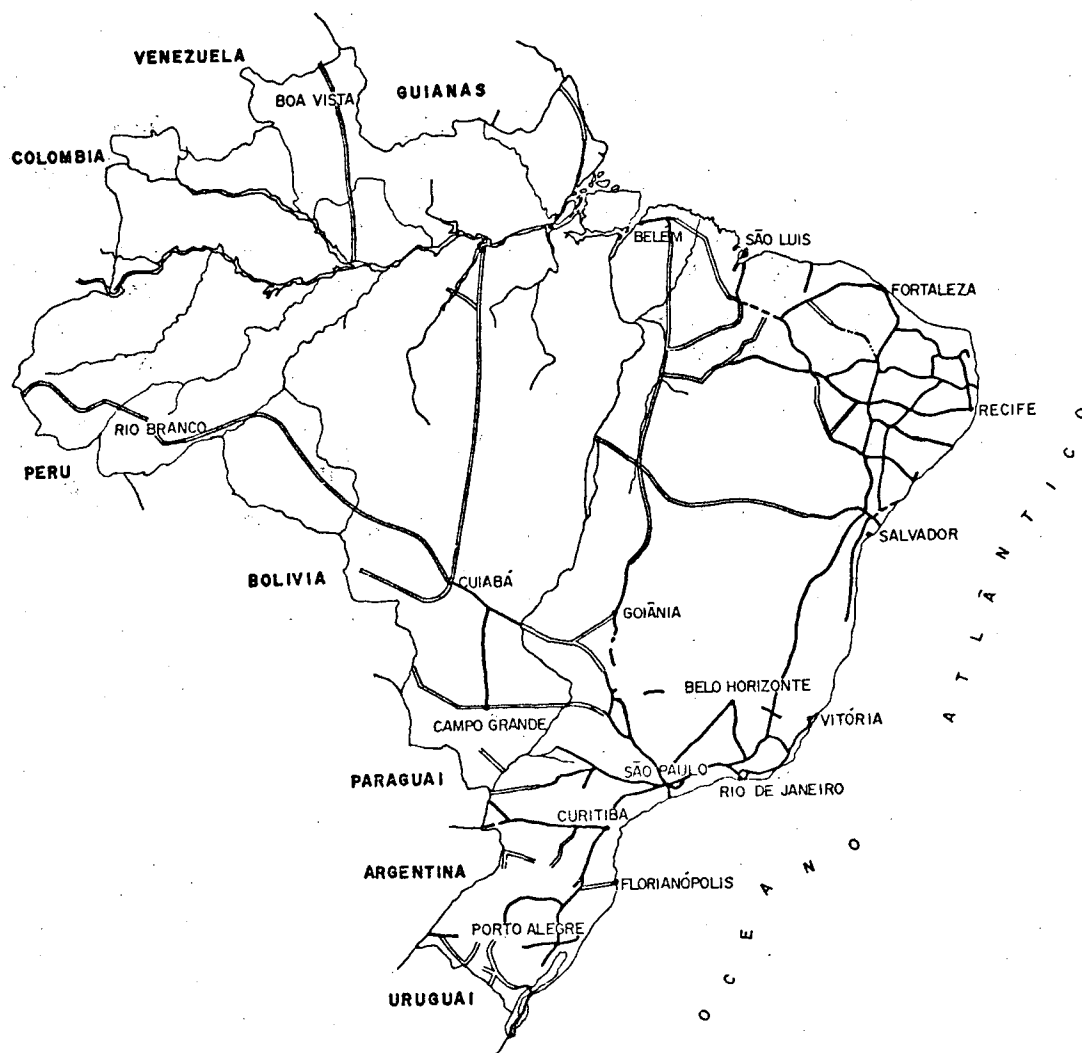
O acréscimo substancial no preço das importações foi um dos estímulos para a implantação da indústria substitiva no Brasil. Em princípio, as indústrias existentes ampliaram sua capacidade de produção e, assim, atenderam parte da demanda interna. Posteriormente, foram instaladas as indústrias com a importação de máquinas, equipamentos e matérias-primas.

O novo modelo de desenvolvimento estava restrito ao eixo Rio-São Paulo e houve aumento na participação da atividade interna e, conseqüentemente, a perda relativa da importância do setor exportador na formação da Renda Nacional.

O setor exportador deixa de ser o responsável pelo crescimento da Renda Nacional, mas passa a ser decisivo para a criação de divisas necessárias à diversificação da estrutura produtiva.

REDE RODOVIÁRIA FEDERAL 1.956

FONTE DER/PR



CONVENÇÕES

EM CONSTRUÇÃO	----
A CONSTRUIR	=====
CONSTRUIDO	————

Para Carlos LESSA, a nova situação nacional configurava os interesses da classe exportadora decadente:

Assinala-se que a procura contida por esses bens, notadamente equipamentos de transporte, configurava uma estrutura de interesses, por parte de seus antigos exportadores, pela produção interna desses bens, de impossível livre importação, fato este de inegável participação na formulação destas metas.⁶

Para o setor rodoviário, o Plano de Metas procurou intensificar o processo de transformação da anterior estrutura, herdada da fase primário-exportadora. No setor ferroviário, as inversões estiveram concentradas no reequipamento do sistema e na melhoria das condições de cada via. O conceito de ferrovia como meio de ampliação da fronteira agrícola foi substituído pelo de "rodovia de penetração" (ver mapa nº 13).

Os quadros seguintes mostram a situação ferroviária e rodoviária nos anos da implantação do Plano de Metas.

QUADRO Nº 10
FERROVIAS BRASILEIRAS

ANO	EXTENSÃO DA REDE (km)	CARGA TRANSPORTADA (t/km)	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS (pass/km)
1952	37.019	229.257	279.542
1953	37.032	228.839	298.746
1954	37.190	233.235	319.783
1955	37.092	258.805	334.851
...			
1959	37.710	319.114	388.212
1960	38.287	315.053	401.543
1961	38.185	296.967	441.396

FONTE: Anuário Estatístico do Brasil - IBGE.

⁶ LESSA, Carlos. *Quinze anos de política econômica*. Campinas, Brasiliense, 1975. cad.4, p.17.

Diante dos números instáveis da rede de quilometragem ferroviária, que cresceu em média mil quilômetros, nota-se que a procura por passageiros foi maior do que por carga, que apresentou a partir de 1960 uma queda gradativa.

Ao contrário do pequeno crescimento da rede ferroviária, a rodoviária cresceu mais de quarenta mil quilômetros, conforme o quadro abaixo:

QUADRO Nº 11
EXTENSÃO DA REDE RODOVIÁRIA BRASILEIRA

ESPECIFICAÇÃO	EXTENSÃO EM QUILOMETROS	
	1955	1961
RODOVIAS FEDERAIS	22.250	35.419
pavimentadas	2.376	9.591
não pavimentadas	19.874	25.828
RODOVIAS ESTADUAIS	54.048	77.293
pavimentadas	757	4.542
não pavimentadas	54.291	72.751
RODOVIAS MUNICIPAIS	383.416	386.838
TOTAL	459.714	499.550

FONTE : XI Exposição sobre o Programa de Reparelhamento Econômico - B.N.D.E.

A situação periférica do Paraná, nessa fase do Plano de Metas, foi retratada pela Comissão de Desenvolvimento Econômico, organizada em 1958 para estudar as possibilidades da industrialização paranaense:

Não dispondo o Paraná de infraestrutura econômica que lhe possibilite uma maior industrialização, (neste conceito também está incluída a atividade agrícola organizada, com contabilização de custos e voltada para o mercado) o pequeno mercado de capital existente é utilizado no sentido de captar as poupanças internas e canalizá-las para fora da região ou, simplesmente, para serem empregadas em atividade de caráter especulativo.⁷

Entre 1949 e 1958, a estrutura industrial do Paraná permaneceu constante. As indústrias de beneficiamento de produtos agrícolas representavam 69% do parque industrial e 50% beneficiavam o café.

A economia dependia basicamente das exportações de café, que dinamizavam os demais setores, com o beneficiamento e transporte. O quadro seguinte mostra a importância do café nas exportações gerais do Estado, no período 1957/65.

QUADRO Nº 12
O CAFÉ EM RELAÇÃO À EXPORTAÇÃO GERAL DO ESTADO - 1957/65

ANO	QUANTIDADE (toneladas)			VALOR (Cr\$1.000)		
	Exportação			Exportação		
	Geral	Café	%	Geral	Café	%
1957	353.113	126.888	35,9	5.655.629	4.375.348	77,3
1958	376.738	174.391	46,2	7.143.039	5.654.090	79,1
1959	436.409	231.262	52,9	13.136.224	11.203.144	85,2
1960	392.110	134.150	34,2	10.843.568	7.931.783	73,2
1961	491.740	199.273	40,5	21.523.235	16.453.109	76,4
1962	411.489	234.288	56,9	29.630.803	24.176.731	81,5
1963	751.270	380.792	50,6	73.050.605	59.401.316	81,3
1964	456.887	235.711	51,5	123.653.825	101.999.394	82,4
1965	775.376	252.195	32,5	251.723.691	188.458.648	74,8

FONTE - Comércio Exterior 1965 - Secretaria de Estado dos Negócios do Governo - Departamento Estadual de Estatística.

⁷ PARANÁ. Comissão de Coordenação do Plano de Desenvolvimento Econômica do Estado. *Programa Governamental do Desenvolvimento Econômico*; introdução ao programa. Curitiba, 1959. p.1, v.1.

A média das toneladas de café exportadas esteve em torno de 400 mil, sendo que essa quantidade equivalia aproximadamente a 40% da exportação geral. Em termos de valores, o café representou cerca de 75% do total exportado.

Esses valores crescentes são o fruto de uma política cafeeira de preços mínimos. Apesar da queda dos preços internacionais do café, o governo garantia o preço mínimo aos produtores, causando desequilíbrio entre a oferta e a procura:

(....) apesar da economia nacional atravessar uma fase de industrialização, principalmente nos estados centrais, o que ocorreu no Paraná foi uma diminuição da participação do setor secundário. A razão disto é a atração que o setor cafeeiro exerce sobre os capitais devido a sua mais alta rentabilidade (....) a política cafeeira garantindo preços mínimos aos produtores e retendo estoques, liberou a oferta de toda e qualquer vinculação com a demanda, tornando-a autônoma, o que permitiu o paradoxo da expansão de uma cultura concomitantemente à retração da demanda.⁸

O desenvolvimento da malha rodoviária continuava voltado para o escoamento da produção agrícola, principalmente do café e da madeira. A preocupação maior era melhorar a qualidade das estradas existentes, pois o movimento nas estradas havia crescido:

(....) atualmente a Rede Rodoviária Estadual é submetida a cargas muito mais elevadas, constata-se, não raramente, veículos com capacidade de transporte variando entre 25 e 40 toneladas, o que significa um aumento na ordem de 350% em relação às cargas atuantes levadas em conta até bem pouco tempo.⁹

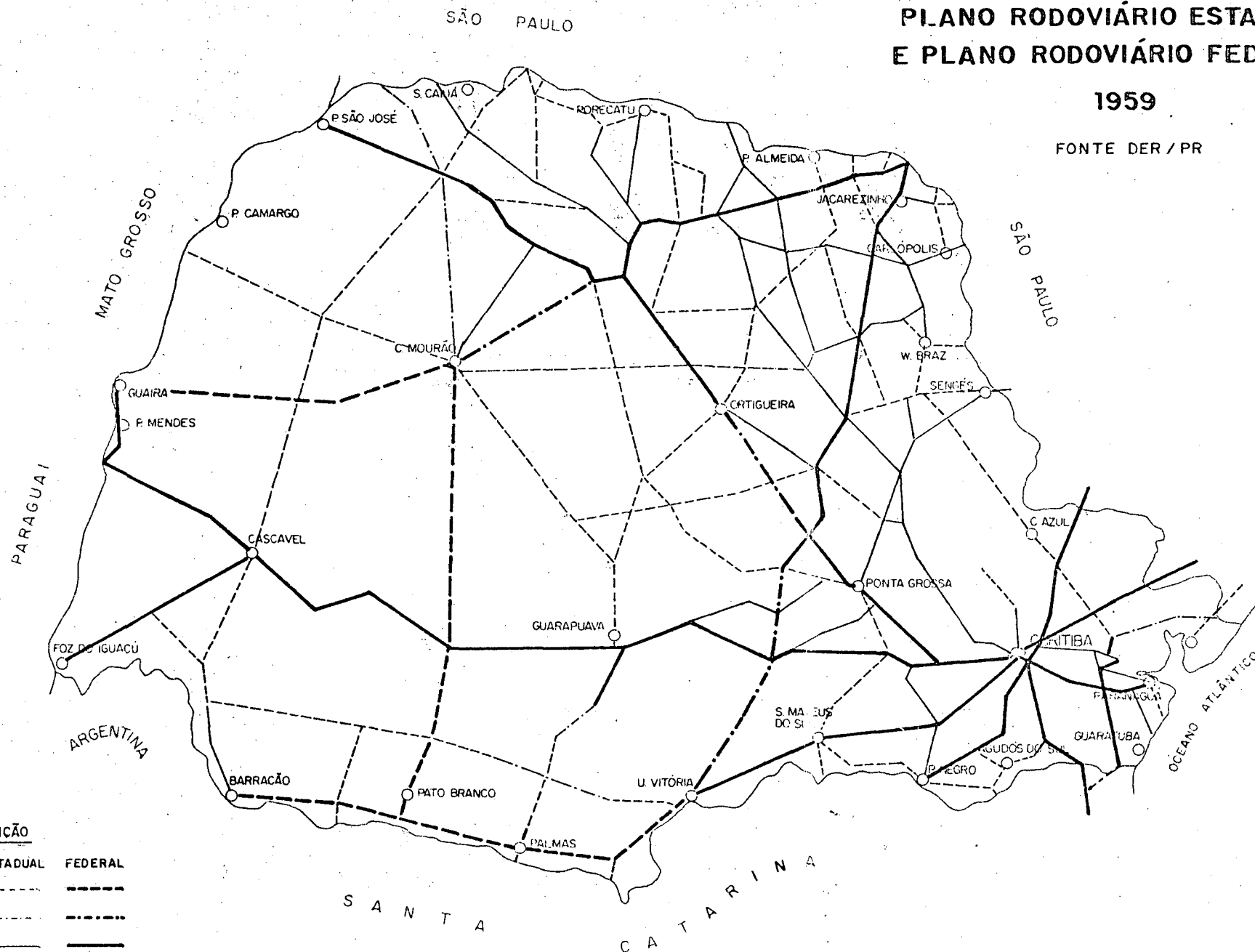
⁸ PARANÁ. Comissão de coordenação ..., p.8.

⁹ D.E.R. *Relatório do Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná*. Divisão de Conservação e Melhoramentos, 1958.

PLANO RODOVIÁRIO ESTADUAL E PLANO RODOVIÁRIO FEDERAL

1959

FONTE DER/PR



CONVENÇÃO

	ESTADUAL	FEDERAL
A INICIAR	---	---
EM ANDAMENTO	- - - -	- . - .
CONCLUÍDO	— — —	— — —

Essas modificações concernentes à qualidade das estradas e outras mudanças de traçados e a ampliação da rede foram razões suficientes para reformular o Plano Rodoviário de 1951 (ver mapa nº 14).

Os aspectos mais ponderados na revisão do Plano foram os de melhorar as condições de resistência das estradas, ampliar a rede com a construção de ramais e nomear as estradas conforme nova nomenclatura.

Quanto à nomenclatura, fixada pela Lei Federal nº 2.975, de 27 de dezembro de 1956, as estradas federais receberam o prefixo BR, acrescido do número correspondente, e as regionais o prefixo de cada Estado, no caso do Paraná, a sigla PR.

Em 1960, a rede de conservação das estradas paranaenses contava com oito mil quilômetros, sendo 181 revestidos com asfalto, 24 com paralelepípedo, 619 com macadame, 1.470 com saibro e 3.516 em leito natural, conservados pelo D.E.R./PR. A rede municipal atingia 39 mil quilômetros:

QUADRO Nº 13
REDE RODOVIÁRIA TOTAL - 1960

RESPONSABILIDADE	QUILOMETRAGEM	PERCENTUAL
Municípios	39.025	80
Estado	8.301	18
União	950	1,9

FONTE - Mensagem apresentada por Ney Braga em 1961, p.22.

Um novo governo e uma nova política se instalam no Paraná no início da década de 1960. Ney Braga construiu as bases de infra-estrutura para a industrialização e priorizou as áreas do transporte e energia elétrica, ou mais especificamente, as rodovias e energia elétrica.

A nível nacional, as fábricas de veículos estavam instaladas e o Brasil contava com mais de um milhão de veículos em 1960:

QUADRO Nº 14
EVOLUÇÃO DOS VEÍCULOS NO BRASIL

ANO	CAMINHÕES	AUTOMÓVEIS	ÔNIBUS	MOTOCICLETAS	CRESCIMENTO	
					Total	%
1951	210.244	262.529	16.144	21.695	510.612	-
1957	258.496	395.909	30.701	59.526	844.632	10,9
1958	402.075	437.207	36.285	80.548	956.115	13,2

FONTE - Primeira reunião das Associações Rodoviárias do Sul da América do Sul. Buenos Aires, 1960. p.14.

Entre 1957 e 1960, a indústria brasileira de veículos produziu mais de 300 mil unidades:

QUADRO Nº 15
METAS DA PRODUÇÃO EFETIVA DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA
PARA O PERÍODO DE 1957 A 1960 (1.000)

ESPECIFICAÇÃO	META	PRODUÇÃO EFETIVA
Caminhões e ônibus	170,8	154,7
Jipes	66,3	61,3
Utilitários	52,6	53,2
Automóveis	58,0	52,0
TOTAL	347,7	321,2

FONTE - Cadernos do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, nº 4. Quinze Anos de Política Econômica, p.27.

Segundo Ney Braga, a industrialização nacional, no triângulo Rio-São Paulo-Belo Horizonte, absorvia as divisas geradas pela exportação com a compra de bens de capital, não permitindo que o desenvolvimento se espalhasse por outros Estados. O Governador assim se exprimiu quando assumiu a direção em 1961:

Por razões histórico-econômicas, o centro dinâmico industrial localizou-se no triângulo Rio de Janeiro-São Paulo-Belo Horizonte. É a região que oferece mais atrativos aos investimentos. Para ela se destina a imensa maioria dos bens de produção importados. Sendo um Estado exportador, e estando fora desse triângulo, o Paraná vem fornecendo recursos para a importação de bens de capital que lá são investidos.¹⁰

A definição da política do governo Ney Braga partia do pressuposto de que a instabilidade das rendas provenientes da comercialização do café, e a situação de comprador constante dos bens produzidos em outros Estados, não garantiam ao povo um futuro próspero. Em outras palavras, o modelo primário-exportador estava em crise, constatada pela queda da renda gerada pelo setor. A solução que ele apontava era a industrialização, a exemplo dos três grandes Estados, com produção de bens finais para atender o mercado interno, o mercado interestadual e o externo.

Contudo, industrializar, na concepção do novo dirigente, não significava relegar as atividades primárias a um

¹⁰ BRAGA, Ney Aminthas de Barros. *Mensagem à Assembléia Legislativa do Estado por ocasião da abertura da sessão legislativa de 1961.* p.6.

segundo plano, mas sim aliar à indústria a diversificação agrícola, promovendo um desenvolvimento equilibrado.

Para justificar a política rodoviária reservada para atender os três setores da economia, Ney alegou não ser possível o entrosamento entre as diversas modalidades de transporte:

O alto custo dos investimentos ferroviários, impedindo que as estradas de ferro se estendessem o necessário para atender ao crescimento da demanda, fez com que essa demanda fosse atendida então pela rodovia, apesar do custo de operação desta ser maior. Agindo dentro dessa realidade, o governo dará prioridade ao setor rodoviário, melhorando aquelas vias que já são utilizadas, de modo a baixar o custo de transporte.¹¹

O rodoviarismo já havia se estendido por todo o Estado e o problema não era mais "abrir estradas", mas sim "melhorar estradas". O Governador procurou melhorar as principais vias, as quais ligavam e atravessavam as regiões mais prósperas do território.

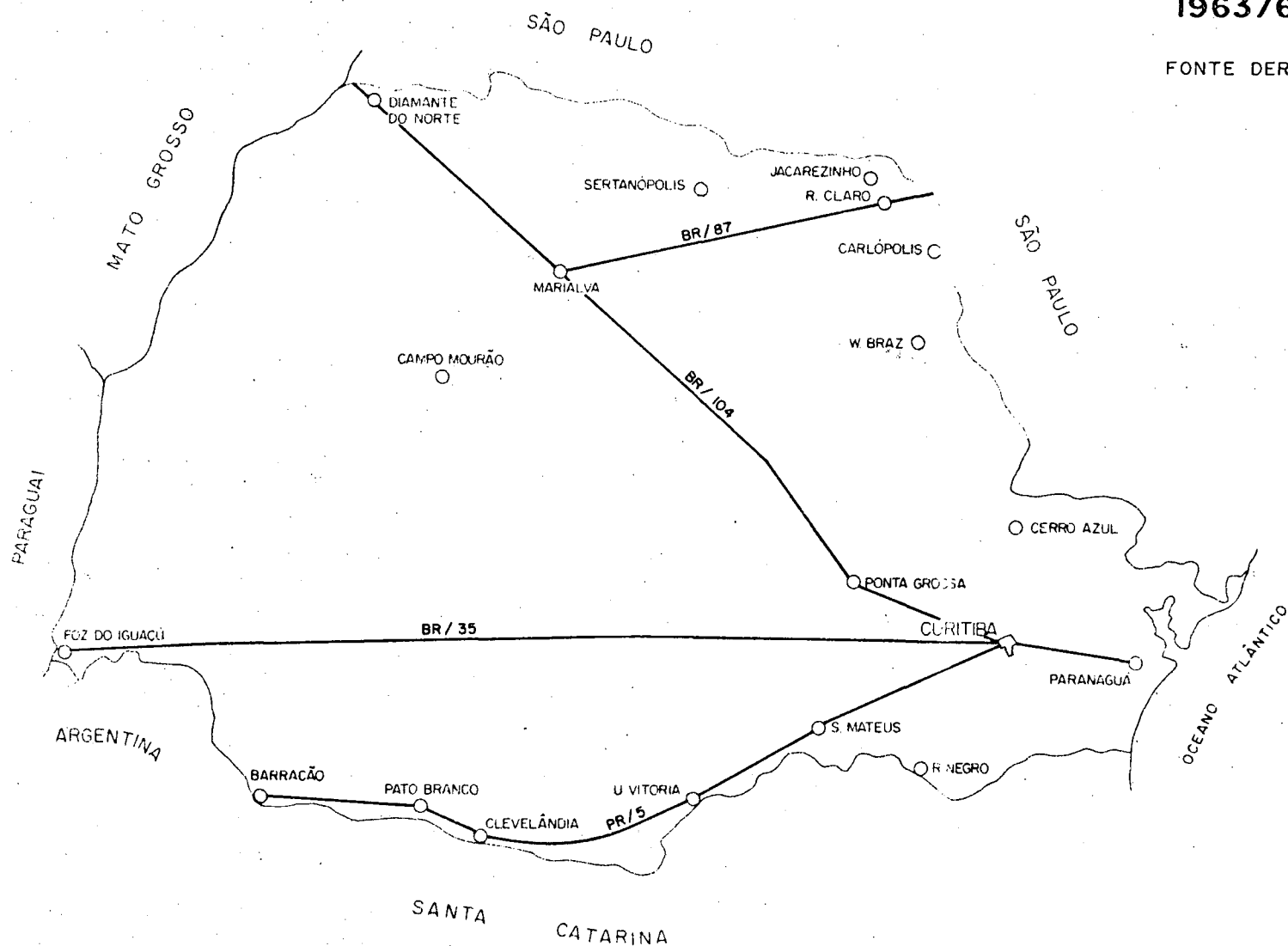
Para a concretização de sua política, Ney Braga criou a CODEPAR, companhia de desenvolvimento destinada a suplementar, com recursos financeiros, o governo estadual.

Os recursos da CODEPAR eram arrecadados sob a forma de empréstimo compulsório, equivalente a 1% do valor das vendas, consignações e transações efetuadas no Estado, arrecadado num período de cinco anos. No final desse prazo, o montante do empréstimo deveria ser resgatado mediante títulos emitidos, mais juros de 4% ao ano.

¹¹BRAGA, p.21.

ESQUEMA DO PLANO RODOVIÁRIO 1963/65

FONTE DER/PR



O programa de investimentos da CODEPAR para 1963/65 previa a dinamização do processo de desenvolvimento através da integração econômica das áreas em processo de povoamento, da estabilização da cafeicultura, ao nível de 16 a 18 milhões de sacas produzidas ao ano, e do incremento da renda estadual.

No transporte, o esforço máximo esteve concentrado na Rodovia do Café, BR-104, ligando Apucarana a Ponta Grossa, onde encontra a BR-35, que liga Foz do Iguaçu a Paranaguá; na Rodovia dos Cereais, BR-87, partindo de Apucarana em direção ao Estado de São Paulo; na PR-5, estrada de penetração para o Sudoeste até a fronteira com a Argentina (ver mapa nº 15).

QUADRO Nº 16
INVESTIMENTOS (EM BILHÕES DE CRUZEIROS)

RODOVIA	EFETUADOS ATÉ 1962	1963	1964	1965	TOTAL
BR-104	18,7	6,4	7,6	4,3	37,0
PR-5	0,1	0,7	4,0	6,6	11,4
BR-87	9,8	0,5	0,8	-	11,1
BR-35	-	4,0	6,0	3,9	13,9

FONTE - Programa de Investimentos 1963/65, CODEPAR, p.2/5.

Os maiores investimentos se deram na Rodovia do Café, cuja zona de influência era bastante ampla, cobrindo 66 municípios, com uma população correspondente a dois milhões de habitantes aproximadamente.

A PR-5, ou Rodovia do Sudoeste, com 520 quilômetros, que em seu primeiro trecho atravessava as cidades de Curitiba, Contenda, Lapa, São Mateus do Sul, atenderia uma região

rica em xisto e, por ocasião da implantação da usina de aproveitamento, serviria como escoadora desse produto.

No segundo trecho, entre as cidades de São Mateus e Barracão, a estrada atenderia a demanda por transporte de mais de cinquenta municípios do Paraná e Santa Catarina, e escoaria a produção de milho, trigo e o comércio de animais. Na cidade de Barracão, na fronteira com a Argentina, o comércio internacional de produtos agrícolas e manufaturados seria intensificado.

Uma rodovia de grande expressão econômica e de capital importância para integração e segurança do território era a BR-35. Essa estrada, ligando um porto fluvial a um porto marítimo, permitiria a circulação da madeira e dos produtos agrícolas em expansão. Além disso, colaboraria para a difusão dos programas de colonização da região Sudoeste. Sua área de atuação era correspondente a 30.000 quilômetros quadrados.

Nos primeiros cinco anos da década de 1960, a região Norte era a que apresentava maior grau de desenvolvimento, e a circulação de veículos era maior. No primeiro levantamento estatístico do tráfego nas estradas, o D.E.R./PR registrou maior número de veículos nas estradas do Norte (ver quadro nº 17).

Os investimentos realizados na infra-estrutura durante o Governo Ney Braga não abandonaram a hipótese da recuperação da economia cafeeira, vista como a grande geradora de divisas para a industrialização paranaense.

Apesar da instalação das bases para o desenvolvimento, o Paraná continuou crescendo dentro do modelo primário-exportador.

tador, dependendo das rendas geradas pela agricultura e dos impostos cobrados sob a forma de empréstimo compulsório.

QUADRO Nº 17
CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS - 1962

ESTRADA	TRECHO	VEÍCULOS/DIA
BR-87	Londrina—Cambê	5.339
BR-104	Jandaia do Sul—Apucarana	3.364
BR-87	Jataizinho—Uraí	2.424
PR-13	Rio Ivaí—Campo Mourão	1.851
BR-87	Uraí—Cornélio Procopio	1.613
BR-104	Maringá—Nova Esperança	1.608
BR-104	São Luís do Purunã—Ponta Grossa	1.337
ramal	Maringá—Cianorte	1.333
BR-35	Morretes—Paranaguá	1.272
BR-104	Apucarana—Califórnia	1.229
PR-66	Arapongas—Sabáudia	933
PR-5	Lapa—São Mateus	932

FONTE - Boletim do D.E.R./PR, 1962, p.10.

A infra-estrutura viária construída e reforçada com a pavimentação asfáltica deu maior velocidade à circulação de mercadorias, mas ainda não era suficiente para atender a demanda. O quadro seguinte mostra os trechos rodoviários de maior volume de tráfego em 1963:

QUADRO Nº 18
CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS - 1963

ESTRADA	TRECHO	VEÍCULOS/DIA
BR-87	Londrina—Cambê	4.753
BR-87	Bandeirantes—Andirá	3.982
BR-87	Arapongas—Apucarana	3.750
BR-87	Melo Peixoto—Cambará	2.760
BR-87/104	Apuracana—Jandaia do Sul	2.485
BR-104	São Luís do Purunã—Ponta Grossa	1.491
BR-35	Marta—Paranaguá	1.440
BR-104	Maringá—Nova Esperança	1.386
BR-104	Apucarana—Califórnia	1.320
BR-13	Maringá—Ivaí	1.173

FONTE - Boletim do D.E.R./PR, 1963, p.9.

A opção política pelo rodoviarismo no Brasil e no Paraná procurou atender a demanda por transporte com a construção de vias auto-suficientes para qualquer tipo de carga, isto é, sem analisar a capacidade das demais modalidades.

Devido a esse fator e outros, como o lado financeiro e econômico, as rodovias nunca foram suficientes para dar vazão às produções agrícolas e industriais.

O grande sucesso na circulação das riquezas foi a luta por melhores estradas, a reconstrução e pavimentação das estradas-mestras. O Paraná integrou as regiões Norte, Nordeste, Oeste e Sul através das rodovias, pois as ferrovias nunca chegaram a formar um conjunto harmônico de vias.

O território paranaense se tornou uno no aspecto geográfico, pois as diferenças sócio-culturais de cada região ainda persistiram, visto que as tradições se encontram fortemente arraigadas na alma dos povos.

A preferência pelo transporte rodoviário se manteve constante no Brasil, desde a década de 1950, e a tendência mostra que a situação não mudou muito até a década de 1970:

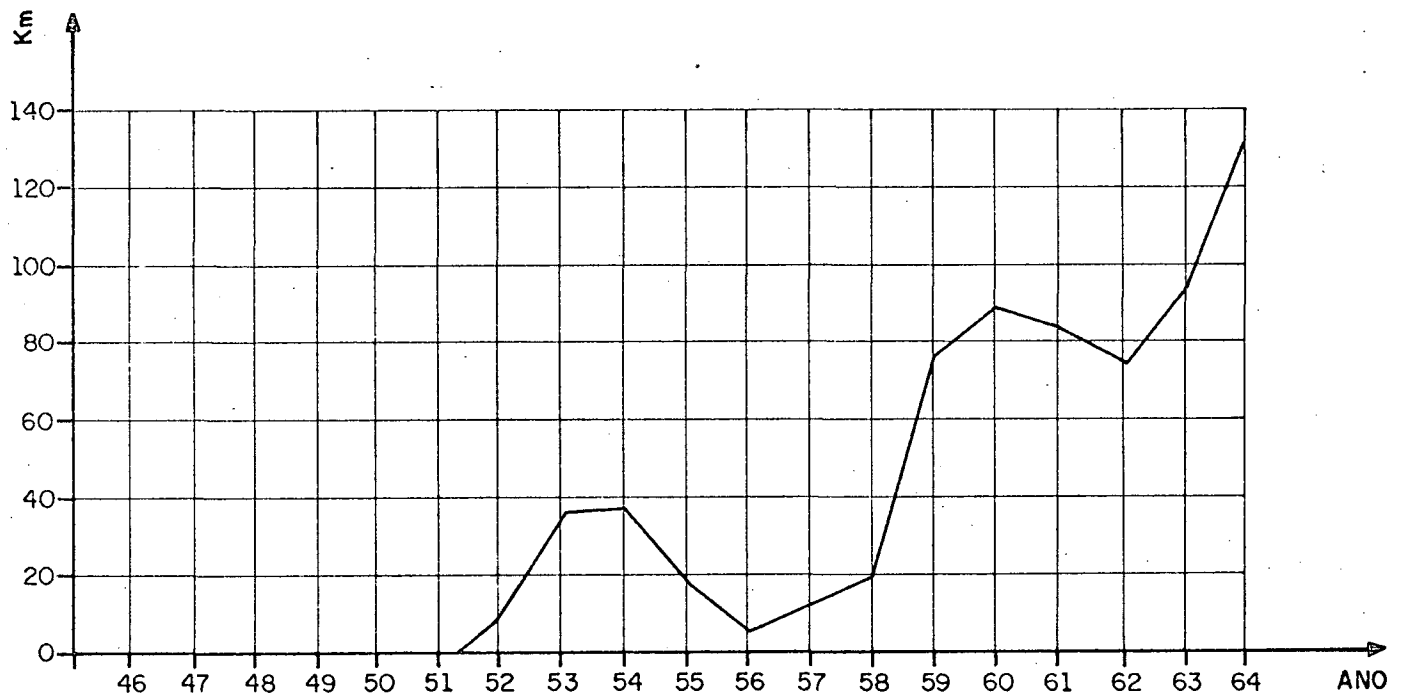
QUADRO Nº 19
DISTRIBUIÇÃO DO TRANSPORTE DE CARGAS POR MODALIDADE
EM ANOS SELECIONADOS (EM %)

MODALIDADE	1952	1964	1973	1975
Rodovia	51,6	68,4	71,3	69,3
Ferrovia	22,8	16,8	18,1	19,9
Hidrovia	25,3	15,2	10,2	10,7
Aviação	0,3	0,1	0,4	0,1

FONTE - GEITOP, Anuário Estatístico de Transporte, 1975-1976.

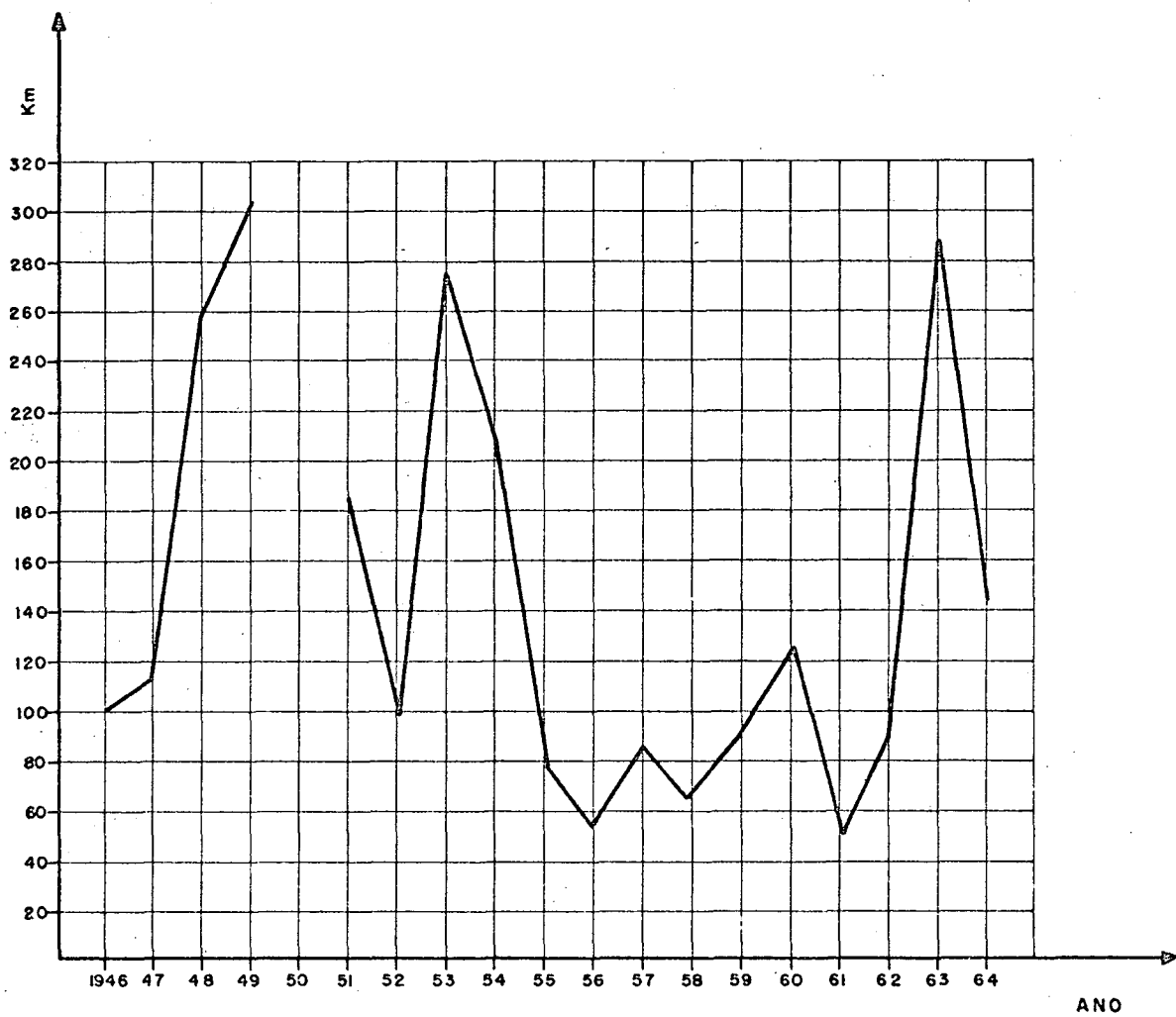
PAVIMENTAÇÃO ASFALTICA

FONTE D.E.R. / PR



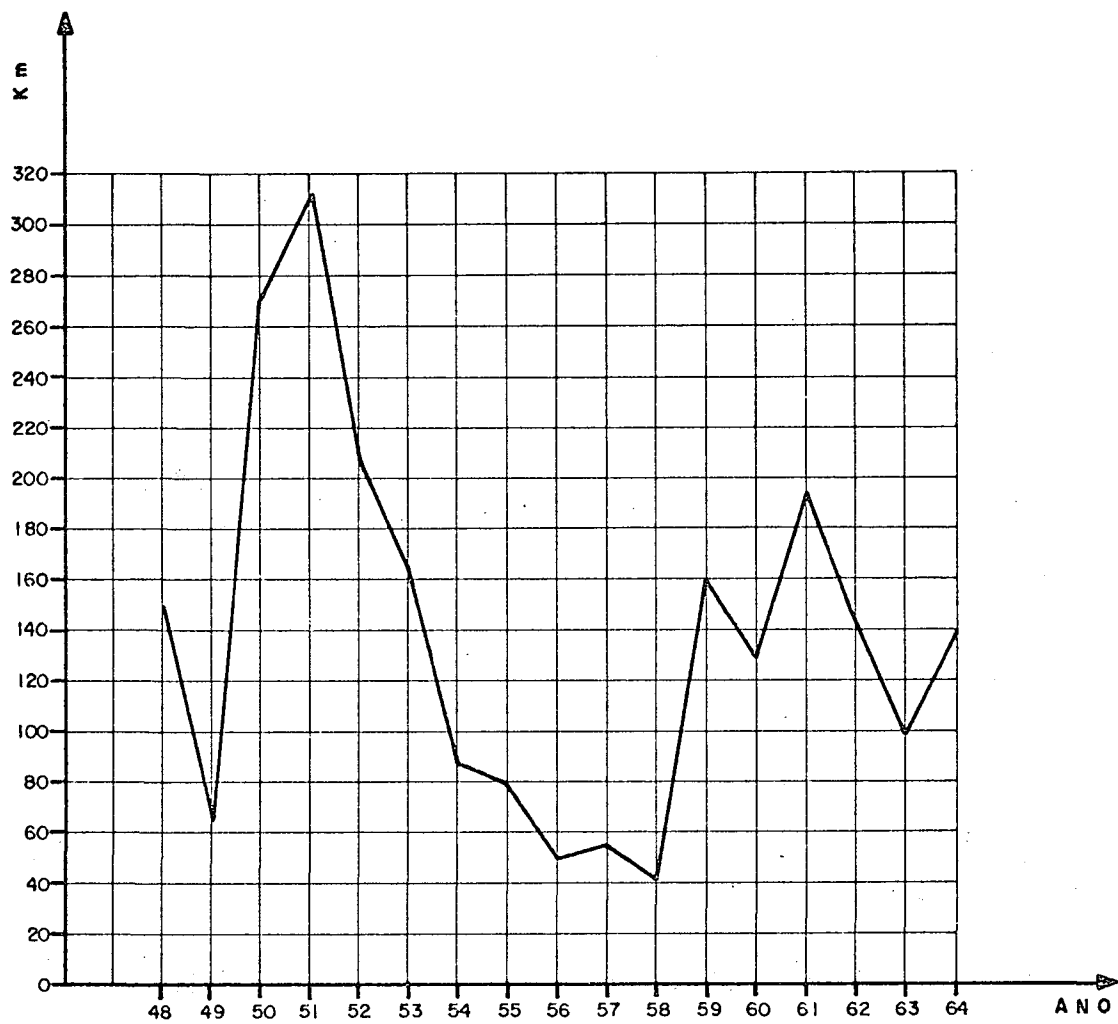
CONSTRUÇÃO DE ESTRADAS

FONTE DER. / PR



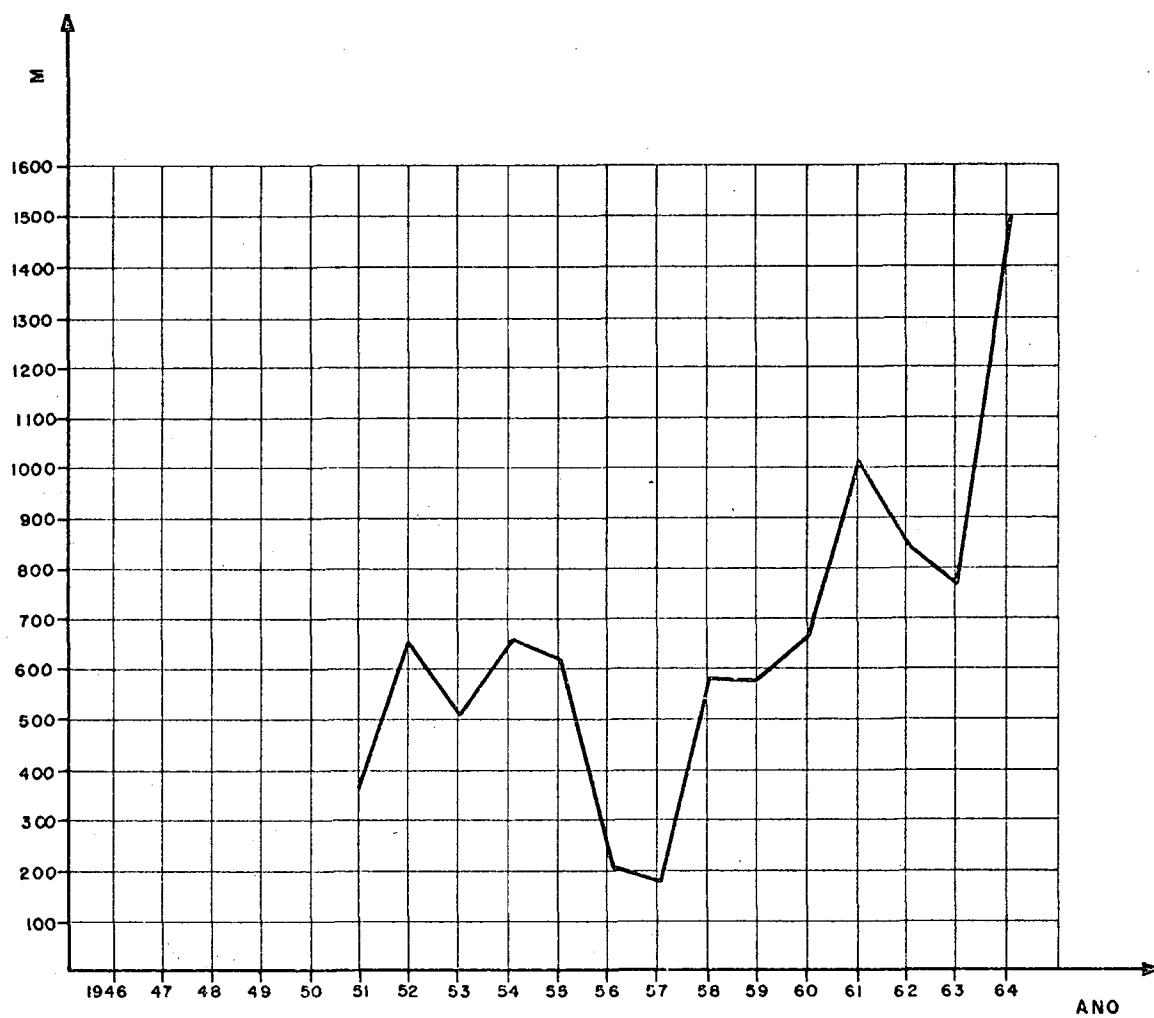
REVESTIMENTO

FONTE DER. / PR



OBRAS DE ARTE ESPECIAIS

FONTE D.E.R./PR



Os gráficos nºs 5, 6, 7 e 8 resumem os serviços do D.E.R./PR no período delimitado neste trabalho. O gráfico nº 5 mostra uma curva sempre ascendente para a pavimentação asfáltica, ao passo que as construções de estradas e o revestimento são formados por períodos de alta e de baixa bastante acentuada, destacando-se o quinquênio 1951/55, com uma maior quilometragem de construção e revestimento.

O andamento dos serviços nas rodovias estiveram profundamente ligados às políticas governamentais. É possível destacar no gráfico os anos de 1952 e 1953, que demonstram um período de alta. Neste último ano se comemorou o Centenário da Província do Paraná com a inauguração de diversas obras, inclusive as rodovias. Em Mensagem proferida pelo Governador Bento Munhoz da ROCHA NETO, confirma-se:

1953, ano centenário da província paranaense, ponto alto de nossa evolução política, social e econômica, marcou uma etapa de intensidade trepidante nos vários departamentos da administração.¹²

As obras de arte especiais — pontes, muros de arrimo, boeiros — foram ativadas a partir de 1957, e desse ano em diante apresentam no gráfico uma curva sempre ascendente. O aperfeiçoamento da tecnologia de construções evitou desmontamentos, quedas de pontes e um melhor escoamento das águas, amenizando os gastos do D.E.R. com a manutenção das obras.

¹² ROCHA NETO, Bento Munhoz da. *Mensagem à Assembléia Legislativa do Estado por ocasião da abertura da 4ª sessão da 2ª legislatura de 1954 pelo ...* Curitiba, Imprensa Oficial, 1954. p.V.

CONCLUSÕES

A retrospectiva histórico-econômica dos acontecimentos nacionais e regionais retratou a preocupação dos governos em dotar seus territórios de vias de comunicação. Os problemas básicos por eles enfrentados estiveram ligados à mão-de-obra, equipamentos, recursos e divisas para as importações.

No caso paranaense, além dessas dificuldades, houve o problema do não planejamento dos transportes, pois com a construção da ferrovia São Paulo—Rio Grande, cruzando o Estado no sentido norte-sul sem passar pela Capital, trouxe uma série de obstáculos ao pleno desenvolvimento do Estado. A tentativa de integrá-la ao sistema de vias existentes provocou distorções no caminho das riquezas, visto que as constantes baldeações prolongavam as viagens, trazendo com isso sérios prejuízos.

À medida que as riquezas se expandiam para outras regiões, o transporte não oferecia vias com condições para um escoamento razoável da produção, causando danos para os agricultores e conseqüentemente para o Estado.

A decadência da economia ervateira e a ascensão da cultura cafeeira em regiões opostas e, mais tarde, a expansão desta para o Noroeste, somadas ao surgimento da economia

do trigo no Sudoeste, requereram revisão nos planos para o sistema de transporte.

O rodoviarismo foi a opção economicamente viável para o desenvolvimento de uma economia primário-exportadora, segundo a afirmação de técnicos e estudiosos do assunto. Resta a questão: até que ponto o sistema auto-suficiente de rodovias atendeu a questão da circulação das riquezas?

1) As construções não possuíam tecnologia suficiente para acelerar o andamento dos serviços, daí a constante defasagem entre as necessidades e a demanda.

2) A análise do aspecto das culturas agrícolas que dependem do comércio internacional leva à seguinte consideração:

No início a demanda do Exterior por produtos primários é suficiente para incentivar os produtores a investirem nas plantações. Em fase seguinte, outros países começam a concorrer no mercado, sendo que as quantidades ofertadas são maiores que as demandadas, o que ocasiona uma queda na Balança Comercial dos produtores.

Geralmente os países que tiveram uma queda na sua Balança Comercial procuram manter o mercado interno em atividade utilizando recursos tais como a compra de estoques, subsídios e garantia de preços mínimos. Nesse ínterim, os governos adotam nova política para desenvolver outra cultura rentável e comercializável no mercado externo. A partir desse ponto, investimentos governamentais se dirigem para a

construção de uma infra-estrutura que atenda a nova produção, mas os dirigentes não deixam de atender as culturas em decadência.

3) A conjuntura internacional, formada por países vendedores e países compradores de tecnologia, após a Segunda Guerra Mundial, demonstra que a técnica mais comercializada era a dos automóveis, caminhões, ônibus, tratores, enfim toda a linha de veículos automotores.

Considerados os três pontos — ausência de tecnologia, situação dos países primário-exportadores frente ao mercado internacional e implementação de uma linha automobilística — a conjuntura internacional facilitou o acesso da tecnologia para um país como o Brasil, desprovido de infra-estrutura, mas que precisava da mesma para alcançar o desenvolvimento. Essa meta era baseada em ambos os modelos de crescimento, primário-exportador e substituição de importações, que se difundiram conforme a situação geográfica de cada Estado da Federação.

No Paraná, as vias foram fundamentais para o escoamento das riquezas, mas a preferência pela modalidade rodoviária de transporte juntamente com as dificuldades para sua implantação causaram uma constante insuficiência de vias. Nesse sentido, as mercadorias estavam limitadas às problemáticas provenientes da existência, muitas vezes, de uma só estrada.

A velocidade com que as riquezas se expandiam no território paranaense era muito maior do que o ritmo das cons-

truções de estradas. Os governantes não questionaram se a modalidade rodoviária era a mais adequada para o tipo de produto em circulação, pois a questão relevante era atender o mais rápido possível as necessidades de vias em cada região.

O equilíbrio entre a oferta e a demanda por transporte no Paraná foi afetado por: a) a expansão das lavouras para novas regiões; b) a grande distância entre os focos agrícolas e o Porto de Paranaguá; c) as dificuldades financeiras; d) a situação periférica do Paraná em relação aos Estados industrializados.

Traçou-se o Plano Rodoviário de 1951 para atender o Estado nas principais necessidades econômicas, a partir do deslocamento da produção, sendo que no setor social visou-se ao povoamento das regiões, à integração e à segurança nacional.

O rodoviarismo do Plano de 1951 e dos Planos Rodoviários de outros Estados esteve ligado a uma política econômica nacional e internacional. A instalação e expansão da indústria automobilística, com o transporte porta-a-porta, criou condições para a construção rodoviária e a modernização da infra-estrutura existente.

A integração da modalidade ferroviária à rodoviária não foi cogitada no Paraná, dada a pequena quantidade de ferrovias instaladas, que não formavam um conjunto harmônico, devido à defasagem entre as duas tecnologias e aos obstáculos para importação de equipamentos.

Novas questões podem ser formuladas diante dos argumentos que procuraram justificar a implementação da modalidade rodoviária como solução para o transporte. A partir daí questiona-se:

1) Uma vez que os equipamentos para a construção rodoviária eram importados, assim como o combustível para os veículos e o asfalto também provinham do Exterior, por que não importar equipamentos e combustível para a construção de ferrovias?

2) Ambos os sistemas, ferroviário e rodoviário, não eram ordenados no momento de opção por uma política de transporte e ainda assim se deu preferência ao rodoviário. Não seria esse o momento adequado para a integração das modalidades?

Estas considerações, relevantes na presente pesquisa, demonstram que a opção pela modalidade rodoviária se deu em detrimento de outras modalidades, não se levando em conta a adequação do tipo de carga transportada ao meio de transporte.

Ainda assim, o rodoviarismo, fruto de uma fusão de políticas interna e externa, atendeu o desenvolvimento paraense dentro de suas funções específicas. As rodovias, acima de tudo, possibilitaram o escoamento da produção e a aproximação das regiões à Capital, promovendo o crescimento via exportação de produtos primários.

ANEXOS

I	Índice da relação descritiva das vias de comunicação compreendidas no Plano Geral de Viação Nacional - 1934	115
II	Quadro geral das rodovias do Plano Nacional - 1944	117
III	Situação das construções, em 1952, do Plano Rodoviário de 1944	118
IV	Relação descritiva e nomenclatura das estradas do Plano Rodoviário Nacional, elaborado em 1951	119
V	Programa de construções e melhoramentos de primeira urgência dos troncos do Plano Rodoviário Nacional - 1944	123
VI	Relação das obras rodoviárias de primeira urgência do Plano Quinquenal 1956/60	124
VII	Plano Rodoviário Estadual, elaborado pelo D.E.R. - 1951	125
VIII	Exame comparativo dos Planos Rodoviários - 1951/1958	128

ANEXO 1

ÍNDICE DA RELAÇÃO DESCRITIVA DAS VIAS DE COMUNICAÇÃO COMPREENDIDAS NO PLANO GERAL DE VIAÇÃO NACIONAL - 1934

Os troncos e ligações da rede traçada obedeceram ao seguinte critério:

I - Todos os troncos cuja direção geral se aproxima do norte-sul, isto é, dos meridianos, são troncos TM.

II - Todos os troncos que de leste se dirigem para oeste, com a orientação geral aproximando-se dos paralelos, são troncos TP.

III - Todas as ligações, qualquer que seja sua direção geral, são ligações L.

IV - A numeração dos troncos segue a ordem em que estes se sucedem, na carta geral, de leste para oeste, em relação aos troncos TM, e de norte para sul, em relação aos troncos TP.

V - A numeração das ligações é consecutiva, começando do norte para o sul e seguindo sempre, de leste para oeste.

Nº DAS
VIAS VIAS DE COMUNICAÇÃO

TRONCOS TM

- TM-1 Fortaleza ao Rio de Janeiro, pelo litoral
- 2 São Luís do Maranhão ao Rio de Janeiro
- 3 Belém do Pará ao Rio de Janeiro
- 4 Santarém a Ponta Porã
- 5 Itacoatiara a Foz do Rio Apa
- 6 Rio de Janeiro a Porto Alegre, pelo litoral
- 7 Rio de Janeiro a Porto Alegre, por cima da serra
- 8 Rio de Janeiro a Rio Grande (cidade)
- 9 São Borja a Quaraí

TRONCOS TP

- TP-1 Belém do Pará a Tabatinga
- 2 Recife a Belém do Pará
- 3 Recife a Santa Maria do Araguaia
- 4 São Salvador a Goiás
- 5 Rio de Janeiro a Cruzeiro do Sul (Território do Acre)

- TP-6 Rio de Janeiro a Corumbã
- 7 Rio de Janeiro a Bela Vista
- 8 Rio de Janeiro a Foz do Iguaçu
- 9 Porto Alegre a Uruguaiana
- 10 Porto Alegre a Sant'Ana do Livramento
- 11 Rio Grande a Uruguaiana

LIGAÇÕES L

- L-1 Fortaleza (TM-1) a Crateús (TP-2)
- 2 Fortaleza (TM-1) por Girau e Cedro (TP-2), e por Salgueiro e Terra Nova (TP-3), a Juazeiro (TM-2)
- 3 Esperança (TP-1) a Sardinha (TP-5)
- 4 Bonfim (TM-2), por Alagoinhas (TM-1), a Água Comprida (TP-4)
- 5 Juazeiro (TM-2) a Pirapora (TM-3)
- 6 Santa Maria do Araguaia (TP-3) a Registro do Araguaia (TP-5)
- 7 Cuiabá (TM-4 e TP-5) a São Luís de Cáceres (TM-5)
- 8 Colatina (TM-1) a General Carneiro (TM-2 e 3)
- 9 Belo Horizonte (TM-2 e 3), por Lavras (TP-5), por Campinas (TP-6), por Boituva (TP-7 e 8), a Americana (TM-6, 7 e 8)
- 10 São Paulo (TM-6, 7 e 8) (TP-6, 7 e 8) a Santos (Porto de 1ª classe)
- 11 Penápolis (TP-6), por Assis e Ourinhos (TP-7), a Jaguariaíva (TM-6, 7 e 8)
- 12 Jupiá (TP-6), por Presidente Epitácio (TP-7), a Jaguariaíva (TM-6, 7 e 8)
- 13 Mafra (TM-6 e 7) a União da Vitória (TM-8)
- 14 Ilhota (TM-6), por Canoas (TM-7), ao Uruguai (TM-8)
- 15 Bento Gonçalves (TM-7) a Passo Fundo (TM-8)
- 16 São Sepê (TM-8), por Dilermando de Aguiar (TP-9), a São Borja (TM-9)
- 17 Basílio (TP-11) a Jaguarão (fronteira)
- 18 Alegrete (TP-9 e 11) a Quaraí (fronteira)

ANEXO II

QUADRO GERAL DAS RODOVIAS DO PLANO NACIONAL - 1944

Nº DE ORDEM	DENOMINAÇÕES	PONTOS EXTREMOS	EXTENSÃO APROXIMADA (km)
<i>I - LONGITUDINAIS</i>			
I	Getúlio Vargas	Belém e Jaguarão	6.151
II	Pan-Nordestina	São Luís e Fortaleza	3.087
III	Transnordestina	Fortaleza e Salvador	1.275
IV	Transbrasiliana	Belém e Livramento	4.743
V	Amazônica	Santarém e Porto D.Carlos	2.946
VI	Acreana	Cruzeiro do Sul e Cuiabá	2.184
		TOTAL	21.016
<i>II - TRANSVERSAIS</i>			
VII	do Maranhão	São Luís e Carolina	1.344
VIII	do Piauí	Terezina e Loreto	763
IX	do Rio Grande do Norte	Natal e Barra	316
X	da Paraíba	Cabedelo e Icó	610
XI	de Pernambuco	Recife e Petrolina	720
XII	de Alagoas	Maceió e Paulo Afonso	333
XIII	de Sergipe	Aracaju e Juazeiro	552
XIV	da Bahia	Salvador e Porto Nacional	1.361
XV	Centro-Oeste	Vitória e Mato Grosso	3.052
XVI	do Estado do Rio de Janeiro	Entre Rios e Resende	210
XVII	do Estado de São Paulo	Santos e Corumbá	1.780
XVIII	do Paraná	Paranaguá e Iguaçu	378
XIX	de Santa Catarina	Curitiba e Torres	699
XX	do Rio Grande do Sul	Torres e Uruguaiana	884
XXI	do Sul do Mato Grosso	Porto Quinze de Novembro e Porto Murtinho	780
		TOTAL	14.291
<i>III - LIGAÇÕES</i>			
XXII	Recife-Salvador	Recife e Salvador	932
XXIII	Rio de Janeiro—Belo Ho- rizonte	Rio e Belo Horizonte	530
XXIV	Belo Horizonte—São Paulo	Belo Horizonte e São Paulo	802
XXV	Resende—Araraquara	Resende e Araraquara	625
XXVI	Vacaria—Passo Fundo	Vacaria e Passo Fundo	180
XXVII	Dourados—Ponta Porã	Dourados e Ponta Porã	115
		TOTAL	3.184
		TOTAL GERAL	38.491
		A subtrair dos trechos comuns	2.197
		EXTENSÃO TOTAL DO PLANO	35.574

FONTE: Revista A Rodovia, n.51, 1944, p.31.

ANEXO III

SITUAÇÃO DAS CONSTRUÇÕES EM 1952, DO PLANO RODOVIÁRIO DE 1944

- Trecho Curitiba—Lages, concluído;
- Trecho Prudentópolis—Iguaçu, quase concluído;
- Trecho Porto Alegre—Uruguaiana, em construção adiantada;
- Trecho Teófilo Otoni—Feira de Santana, concluído;
- Trecho Rio de Janeiro—São Paulo, concluído;
- Ligação São Paulo—Belo Horizonte, em construção adiantada;
- Trecho Jaguarão—Porto Alegre, em construção próximo à cidade de Pelotas;
- Trecho São Paulo—Capela da Ribeira, reconstrução em programa;
- Trecho Capela da Ribeira—Curitiba, recebendo melhoramentos;
- Trecho Lages—Porto Alegre, melhoramentos em obras;
- Trecho Rio de Janeiro—Areal, melhoramentos em obras;
- Trecho Curitiba—Prudentópolis, melhoramentos;
- Trecho Areal—Teófilo Otoni, melhoramentos em obras;
- Trecho Belém—Fortaleza, melhoramentos em obras;
- Trecho Curitiba—Paranaguá, melhoramentos em obras.

Alterações:

- Rio de Janeiro—Belo Horizonte, em construção;
- Barra Mansa—Três Rios, em construção;
- João Pessoa—Campina Grande, melhoramentos;
- Rio de Janeiro—Feira de Santana, parte em construção, parte em melhoramentos e parte em pavimentação;
- São Luís—Terezina, em construção;
- Salvador—Feira de Santana, em construção.

FONTE - Decreto-Lei nº 1.787, de 30 de dezembro de 1952.

ANEXO IV

RELAÇÃO DESCRITIVA E NOMENCLATURA DAS ESTRADAS DO PLANO RODOVIÁRIO NACIONAL ELABORADO EM 1951

Quanto à nomenclatura das rodovias, foi mantido o critério de classificá-las em radiais, longitudinais, transversais e ligações, utilizando o prefixo BR da palavra Brasil para caracterizar as estradas federais. Nessa classificação, foi reservada a primeira dezena da ordem numérica para as estradas irradiando do Rio de Janeiro e a segunda dezena para as que irradiam de São Paulo; quanto às demais, a numeração distribuem-se:

longitudinais	21 a 40
transversais	41 a 47
ligações	71 em diante

DESIG- NAÇÃO	PRINCIPAIS PONTOS DE PASSAGEM
-----------------	-------------------------------

RADIAIS

BR-1	Rio de Janeiro - Entroncamento (Av. Brasil)
BR-2	Rio de Janeiro—São Paulo—Curitiba—Lages—Porto Alegre—Jaguarão
BR-3	Rio de Janeiro—Petrópolis—Juiz de Fora—Belo Horizonte—Montes Claros—Lencóis—Juazeiro
BR-4	Rio de Janeiro—Teresópolis—Muriaé—Teófilo Otoni—Feira de Santana
BR-5	Rio de Janeiro—Campos—Vitória—Ubaitaba—Cachoeira—Feira de Santana

LONGITUDINAIS

BR-11	João Pessoa—Recife—Maceió—Aracaju—Feira de Santana
BR-12	Natal—Batalhão—Arcoverde—Petrolândia—Salvador
BR-13	Fortaleza—Russas—Icó—Salgueiro—Jatinã—Canudos—Feira de Santana
BR-14	Belém—Guamá—Porto Franco—Porangatu—Ceres—Anápolis—Goiânia—Frutal—Ourinhos—Irati—Cruz Alta—São Gabriel—Livramento
BR-15	Macapá—Clevelândia—Oiapoque—Guiana Francesa
BR-16	Santarém—Cuiabá—Rondonópolis—Campo Grande—Porto D. Carlos

DESIG-
NAÇÃO PRINCIPAIS PONTOS DE PASSAGEM (Cont.)

BR-17	Venezuela—Boa Vista—Manaus
BR-18	Anápolis—Formosa—Posse—Barreiras—Bom Jesus—Floriano
BR-19	Goiânia—Rio Verde—Porto Presidente Vargas—Porto Epitácio— Laranjeiras do Sul—Cruz Alta
<i>TRANSVERSAIS</i>	
BR-21	São Luís—Peritoró—Grajaú—Porto Franco
BR-22	Fortaleza—Piripiri—Teresina—Peritoró—Belém
BR-23	João Pessoa—Batalhão—Cajazeiras—Icó—Piripiri—Luís Correia
BR-24	Lavras da Mangabeira—Picos—Balsas—Carolina
BR-25	Recife—Arcoverde—Salgueiro—Parnamirim—Petrolina
BR-26	Maceió—Petrolândia—Parnamirim—BR-24
BR-27	Aracaju—Jeremoabo—Canudos—Juazeiro
BR-28	Salvador—Feira de Santana—Lençóis—Barreiras—Taguatinga— Peixe—Ilha do Bananal
BR-29	Cuiabá—Porto Velho—Rio Branco—Cruzeiro do Sul—Peru
BR-30	Cuiabá—Poconé—Cáceres—Mato Grosso
BR-31	Vitória—Belo Horizonte—Frutal—Canal de São Simão—Jataí— Rondonópolis—Cuiabá
BR-32	São João da Barra—Campos—Muriaé—Miraí—Cataguazes—São João Nepomuceno—Juiz de Fora—Caxambu—Araraquara
BR-33	Santos—São Paulo—Araraquara—São José do Rio Preto—Campo Grande—Corumbá
BR-34	São Paulo—Ourinhos—Porto Epitácio—Rio Brilhante—Porto Murtinho
BR-35	Paranaguá—Curitiba—Laranjeiras do Sul—Cascavel—Foz do Iguaçu
BR-36	Florianópolis—Lages—São Miguel do Oeste
BR-37	Porto Alegre—São Gabriel—Uruguaiana
BR-38	Pelotas—Bagé—Livramento—Uruguaiana
BR-39	Feira de Santana—Jacobina—Remanso—Bom Jesus—Pedro Afonso— BR-14
BR-40	Ilhéus—Vitória da Conquista—Brumado—Caetité—Lapa—Correntina— Posse
BR-41	Montes Claros—Formosa—Anápolis—Ceres—Xavantina—Cuiabá
BR-42	Ilhéus—Pedra Azul—Montes Claros—Patos de Minas—Prata— Paranaíba
BR-43	Vacaria—Passo Fundo—Cruz Alta—São Borja

DESIG-
NAÇÃO PRINCIPAIS PONTOS DE PASSAGEM (Cont.)

LIGAÇÕES

BR-51	Caxias—Colinas—BR-24
BR-52	Teresina—Picos—Petrolina
BR-53	Russas—Nova Cruz—Cabedelo
BR-54	Jataí—Rio Verde—Itumbiara—Monte Alegre de Minas
BR-55	São Paulo—Belo Horizonte
BR-56	Frutal—Araraquara
BR-57	Barra Mansa—Três Rios
BR-58	Resende—Caxambu
BR-59	Curitiba—Florianópolis—Porto Alegre
BR-60	Boa Vista—Guiana Inglesa
BR-61	Itaituba—BR-16
BR-62	Jatobal—Marabá—BR-14
BR-63	Lábrea—Humaitã
BR-64	Jaguaribe—Currais Novos
BR-65	Petrolândia—Garanhuns—BR-25
BR-66	Tucano (BR-13)—Ribeira do Pombal (BR-12)
BR-67	Porto Artur—Vale do Rio Xingu
BR-68	Montes Claros—Barreiras
BR-69	Governador Valadares—Montes Claros
BR-70	Espinosa—Salinas—Itinga—BR-4
BR-71	Uberlândia—Monte Alegre de Minas—Canal de São Simão
BR-72	Jataí—Xavantina
BR-75	Linhares—Nova Venêcia—Teófilo Otoni
BR-74	Aquidauana—Nioaque—Bela Vista
BR-75	Bragança—Poços de Caldas—Muzambinho—Araxá—Patos de Minas
BR-76	Lorena—Piquete—Itajubá—Pouso Alegre—Poços de Caldas
BR-77	Pindamonhangaba—Campos do Jordão—Itajubá—São Lourenço—Vidinha
BR-78	Cambuquira—Lambari—São Lourenço—Vidinha
BR-79	Virgínia—Cruzeiro—Itanhandu—Pouso Alto—Vidinha
BR-80	Barbacena—São João del Rei—Lavras—Nepomuceno
BR-81	Caxambu—Francisco Sales—São João del Rei
BR-82	Leopoldina—Cataguazes—Ubá—Ponte Nova—São Domingos do Prata
BR-83	Areal—Leopoldina—Muriaé
BR-84	Venda das Pedras—São Fidélis—Campos
BR-85	Niterói—Manilha

DESIG- NAÇÃO	PRINCIPAIS PONTOS DE PASSAGEM	(Cont.)
BR-86	Dourados—Ponta Porã	
BR-87	Ourinhos—Porto Mendes—Cascavel	
BR-88	Papanduva—Blumenau—Itajaí	
BR-89	Lages—Blumenau—Joinville—São Francisco do Sul	
BR-90	Lages—Tubarão	
BR-91	São Gabriel—Bagé—Aceguá	
BR-92	Pelotas—Chuí	

FONTE - PLANOS DE VIAÇÃO - Evolução Histórica 1808-1973. Conselho Nacional de Transportes, 1974. p.189-91.

ANEXO V

PROGRAMA DE CONSTRUÇÕES E MELHORAMENTOS DE PRIMEIRA URGÊNCIA
DOS TRONCOS DO PLANO RODOVIÁRIO NACIONAL - 1944

- Rodovia Getúlio Vargas, construção do trecho Lages a Curitiba;
- Rodovia Transversal do Paraná, construção do trecho Prudentópolis a Iguazu;
- Rodovia Transversal do Rio Grande do Sul, construção do trecho Porto Alegre a Uruguaiana;
- Rodovia Getúlio Vargas, construção do trecho Teófilo Otoni e Feira de Santana;
- Rodovia Getúlio Vargas, construção do trecho Jaguarão e Porto Alegre;
- Rodovia Getúlio Vargas, reconstrução do trecho Rio de Janeiro a São Paulo;
- Ligação São Paulo a Belo Horizonte, construção de toda a ligação;
- Rodovia Getúlio Vargas, reconstrução e melhoramentos do trecho Capela da Ribeira a São Paulo;
- Rodovia Getúlio Vargas, melhoramentos do trecho Capela da Ribeira a Curitiba;
- Rodovia Getúlio Vargas, melhoramentos do trecho Lages a Porto Alegre;
- Rodovia Getúlio Vargas, melhoramentos do trecho Rio de Janeiro a Areal;
- Rodovia Transversal do Paraná, melhoramentos do trecho Curitiba a Prudentópolis;
- Rodovia Getúlio Vargas, reconstrução e melhoramentos no trecho Areal a Teófilo Otoni;
- Rodovia Getúlio Vargas, melhoramentos do trecho Belém a Fortaleza;
- Rodovia Transversal do Paraná, melhoramentos do trecho Paranaguá a Curitiba.

ANEXO VI

RELAÇÃO DAS OBRAS RODOVIÁRIAS DE PRIMEIRA URGÊNCIA
DO PLANO QUINQUENAL - 1956/60

Continuação das obras nas rodovias já citadas no Anexo V, estabelecidas pelo Decreto-Lei nº 8.463, de 27 de dezembro de 1945.

Ampliação do programa de primeira urgência estabelecida pela Lei nº 1.787, de 30 de dezembro de 1952.

BR-3 Rio de Janeiro—Belo Horizonte

BR-57 Barra Mansa—Três Rios—BR-4

BR-23 João Pessoa—Campina Grande

BR-5 Rio de Janeiro—Bahia via litoral

BR-23 Trecho São Luís—Teresina

BR-28 Salvador—Feira de Santana

Ligações incluídas no Plano Quinquenal, por ocasião da construção da nova Capital Federal, localizada no Planalto Central:

Belém—Brasília—Porto Alegre, com 4.550 quilômetros

São Paulo—Curitiba, com 401 quilômetros

Fortaleza—Brasília, com 1.826 quilômetros

Rio de Janeiro—Belo Horizonte—Brasília, com 1.200 quilômetros

Brasília—Rio Branco, com 1.400 quilômetros

ANEXO VII

PLANO RODOVIÁRIO DO ESTADO, ELABORADO PELO D.E.R. EM 1951

Aprovado pelo Decreto nº 2.188, de 5 de julho de 1951.

Diretor do Departamento: Major Luís Carlos Pereira Tourinho.

Governador do Estado: Bento Munhoz da Rocha Neto.

Objetivo final: atingir a longo prazo sua concretização.

Foram estabelecidas:

1) Linhas-Troncos - de preferência montadas sobre os grandes divisores e orientadas no sentido do litoral, destinadas ao escoamento da produção pelos principais portos;

2) Linhas Paralelas - acompanhando aproximadamente a orientação dos paralelos e em condições de facilitar o intercâmbio com São Paulo e a penetração no território paranaense;

3) Linhas Longitudinais - acompanhando aproximadamente a orientação dos meridianos, em condições de facilitar o intercâmbio com São Paulo, a penetração do interior e estabelecer a ligação norte-sul do País.

O sistema rígido ou indeformável, formado pelas linhas-troncos, paralelas e longitudinais, é acompanhado por um sistema variável ou adaptável, dando ao Plano a devida flexibilidade. O sistema variável compreende as rodovias ramais, situadas entre pontos importantes de outras rodovias do sistema rígido, ou que têm origem numa rodovia sem atingir outra. Seu número será estabelecido de acordo com as necessidades econômicas, políticas e administrativas de cada região do Estado.

O sistema de TRONCOS compreende sete grandes rodovias:

T-1 Paranaguá—Foz do Iguaçu

T-2 Antonina—Porto Bráulio

T-3 Curitiba—Alvorada do Sul

T-4 Curitiba—Barra do Pirapó

T-5 Uvaia—Porto São José

T-6 Relógio—Porto Camargo

T-7 Curitiba—Pato Branco

O sistema de PARALELAS compreende sete rodovias:

P-1 Melo Peixoto—Foz do Iguaçu

P-2 Rio Itararé—Araruva

P-3 Rio Itararé—Campo Mourão

- P-4 Itararé—Porto Mendes
- P-5 Ponta Grossa—Relógio
- P-6 Rincão—Pinhal Preto
- P-7 União da Vitória—Santo Antônio

O sistema de LONGITUDINAIS compreende cinco rodovias:

- L-1 Paranaí—Rio Negro
- L-2 Porto Emigdão—Três Barras
- L-3 Melo Peixoto—União da Vitória
- L-4 T-6—Ponta Cerrada
- L-5 Alvorada do Sul—Rincão

O sistema de RAMAIS compreende 28 trechos:

- R-1 Ligando Tomazina (P-3) a Wenceslau Braz (T-2), São José da Boa Vista, na L-2, e Rio Itararé
- R-2 Ligando Joaquim Távora (T-2) a Carlópolis, Passo dos Leites, no Rio Itararé, e Fartura, no Estado de São Paulo
- R-3 Ligando Joaquim Távora (T-2) a Jacarezinho (L-3), Cambará (P-1), até Salto Grande, em São Paulo
- R-4 Ligando um ponto da L-3 a Ribeirão do Pinhal (P-2), Bandeirantes (P-1) e Porto Almeida, no Rio Paranapanema
- R-5 Ligando Curiúva (T-3) a Cambuí, Congoinhas (P-2), Cornélio Procopio (P-1) a Paranagi, próximo ao Paranapanema
- R-6 Ligando um ponto da T-4 a Londrina (P-1), Bela Vista do Paraíso e Alvorada do Sul (T-3 e L-5); visa ao escoamento do café pela T-4
- R-7 Liga Rolândia (P-1) a Porecatu (L-5) e Pirapozinho, no Estado de São Paulo
- R-8 Liga Arapongas (P-1) a Sabáudia, Astorga até o Rio Caiuá
- R-9 Liga Rolândia (P-1) a Capelinha (T-5), com o objetivo de encurtar o caminho de Londrina a Porto São José
- R-10 Liga T-4 e T-3, por Ortigueira, Tibagi e Castro
- R-11 Liga L-3 e L-2. Parte de Irati, passa por Fernandes Pinheiros, Teixeira Soares, Guaraúna, Guaragi e L-2
- R-12 Ligação necessária devido à instalação da indústria de cimento em Rio Branco do Sul
- R-13 Liga Palmeira (P-1), Rio Negro (P-6), (L-1), passando por Porto Amazonas e Lapa (T-7)
- R-14 Liga Bocaiúva do Sul (L-1) a Juquiá, em São Paulo

- R-15 Liga Curitiba a Antonina (Estrada da Graciosa)
- R-16 Liga um ponto da T-1 a R-15 (Curitiba, Paranaguá, Morretes, Antonina)
- R-17 Liga Ararapira (São Paulo) a Cacatu (T-1)
- R-18 Liga um ponto da R-17 a Cananéia (São Paulo)
- R-19 Liga Alexandra (T-1) a Caiubá e Porto da Passagem
- R-20 Estrada de Curitiba a Joinville
- R-21 Guaratuba, R-20
- R-22 Ligação entre Passo da Galinha (T-7) com a estação ferroviária de Matos da Costa, em Santa Catarina
- R-23 Ligação entre General Carneiro (T-7) e Chapada, em Santa Catarina
- R-25 Ligação entre T-7, Barracão, Santo Antônio (P-7) e um ponto da T-1; região madeireira
- R-26 Liga Mandirituba (L-1), Agudos do Sul (P-6), Fragosos (Santa Catarina)
- R-27 Ligação entre Joaquim Murtinho (L-2) e Arapoti (P-4)
- R-28 Ligação entre Assaí (T-3), Tulhas (R-5) e Ribeirão do Pinhal (R-4 e P-2).

O Plano importa na construção de 10.972 quilômetros, dos quais 3.943 correspondem às estradas-troncos, 2.794 às paralelas, 1.856 às longitudinais e 2.295 às ramais.

ANEXO VIII
EXAME COMPARATIVO DOS PLANOS RODOVIÁRIOS DE 1951 A 1958
ESTADO DO PARANÁ

RODOVIA
Código
Antigo

ALTERAÇÕES

T-1	Rodovia do plano federal. Nova denominação: BR-35
T-2	Nova denominação: PR-1, alterando a origem (Cacatu)
T-3	Nova denominação: PR-2, Curitiba—Jataizinho
T-4	Desdobrada
T-5	Nova denominação: PR-3, Ponta Grossa—Jandaia do Sul
T-6	Nova denominação: PR-4
T-7	Nova denominação: PR-5

P-1	Rodovia do plano federal: BR-87, Melo Peixoto—Porto Mendes
P-2	Desdobrada
P-3	Nova denominação: PR-22
P-4	Desdobrada
P-5	Desdobrada
P-6	Nova denominação: PR-25
P-7	Nova denominação: PR-26, União da Vitória—Capaneza

L-1	Rodovia do plano federal: BR-2
L-2	Nova denominação: PR-11
L-3	Rodovia do plano federal: BR-14
L-4	Passou a fazer parte da rodovia PR-12
L-5	Desdobrada

R-1	Nova codificação: PR-80
R-2	Passou a fazer parte da rodovia PR-21
R-3	Desdobrada
R-4	Desdobrada
R-5	Desdobrada
R-6	Nova denominação: PR-72
R-7	Nova denominação: PR-71

RODOVIA
Código
Antigo

ALTERAÇÕES

(Cont.)

R-8	Nova codificação: PR-66
R-9	Nova codificação: PR-67
R-10	Nova codificação: PR-76
R-11	Nova codificação: PR-59
R-12	Nova codificação: PR-82
R-13	Nova codificação: PR-58
R-14	Foi suprimida
R-15	Nova codificação: PR-51
R-16	Passou a fazer parte da rodovia BR-6
R-17	Passou a fazer parte da rodovia BR-6
R-18	Passou a fazer parte da rodovia PR-84
R-19	Nova codificação: PR-53
R-20	Rodovia federal: BR-59
R-21	Nova codificação: PR-54
R-22	Nova codificação: PR-61
R-23	Nova codificação: PR-62
R-24	Passou a fazer parte da rodovia PR-63
R-25	Desdobrada
R-26	Desdobrada
R-27	Nova codificação: PR-81
R-28	Passou a fazer parte da rodovia PR-21

AMPLIAÇÕES

Ligações incluídas no Plano

- a) Porto Barreiras—Paranavaí—Peabiru—Campo Mourão
 - b) Curitiba—Piraquara
 - c) Curitiba—Colombo
 - d) São João da Graciosa—Morretes—Alexandra—Paranaguá
 - e) Morretes—Cubatãozinho
 - f) Rio Iguaçu—Cruzeiro do Oeste—Paranavaí—São João do Caiuá—Barra do Pirapó
 - g) Maringá—Santo Inácio—Porto Santo Inácio
 - h) Marmeleiro—Francisco Beltrão
 - i) Jataizinho—Sertaneja—Porto Pierini
 - j) Rio Bonito—Cândido de Abreu—Ortigueira—Natingui—São Jerônimo da Serra
 - k) Ribeirão do Pinhal—Vila Guaí—Ibaiti
 - l) Assaí—Ribeirão do Pinhal—Carlópolis. Foi acrescentado o trecho BR-14—Joaquim Távora.
-

FONTE - Planos Rodoviários Estaduais de 1951 e 1958.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

FONTES

ALBUQUERQUE, Carlos Cavalcanti de. *Mensagem à Assemblêia Legislativa do Estado por ocasião da abertura da sessão legislativa de 1914 pelo ...* Curitiba, Tipografia do Diário Oficial, 1914.

_____. *Mensagem apresentada à Assemblêia Legislativa do Estado por ocasião da abertura da sessão legislativa de 1915 pelo ...* Curitiba, Tipografia da República, 1915.

_____. *Mensagem à Assemblêia Legislativa do Estado por ocasião da abertura da sessão legislativa de 1916 pelo ...* Curitiba, Tipografia do Diário Oficial, 1916.

BRAGA, Ney Aminthas de Barros. *Mensagem apresentada à Assemblêia Legislativa do Estado por ocasião da abertura da sessão legislativa de 1961 pelo ...* Curitiba, Imprensa Oficial, 1961.

_____. *Mensagem apresentada à Assemblêia Legislativa do Estado por ocasião da abertura da sessão legislativa de 1962 pelo ...* Curitiba, Imprensa Oficial, 1962.

_____. *Mensagem apresentada à Assemblêia Legislativa do Estado por ocasião da abertura da sessão legislativa de 1963 pelo ...* Curitiba, Imprensa Oficial, 1963.

_____. *Mensagem apresentada à Assemblêia Legislativa do Estado por ocasião da abertura da sessão legislativa de 1964 pelo ...* Curitiba, Imprensa Oficial, 1964.

BRASIL. Leis, decretos, etc. Lei n.15.157 de 05.12.1921. *Diário Oficial da União*, Rio de Janeiro, dez.1921.

_____. Lei n.5.141 de 05.01.1927. *Diário Oficial da União*, Rio de Janeiro, fev.1927.

_____. Lei n.20.164 de 07.12.1945. *Diário Oficial da União*, Rio de Janeiro, dez.1945.

_____. Lei n.8.463 de 27.12.1945. *Diário Oficial da União*, Rio de Janeiro, dez.1945.

_____. Lei n.2.004 de 03.10.1953. *Diário Oficial da União*, Rio de Janeiro, out.1953.

_____. Lei n.2.698 de 27.10.1955. *Diário Oficial da União*, Rio de Janeiro, dez.1955.

D.E.R. Departamento de Estradas de Rodagem. *Plano rodoviário estadual*; 1958. (s/l), 1962. Original mimeografado.

- _____. *Relatório de 1947*. (s/l), 1947.
- _____. *Relatório de 1952*. (s/l), 1952.
- _____. *Relatório de 1953*. (s/l), 1953.
- _____. *Relatório de 1954*. (s/l), 1954.
- _____. *Relatório de 1955*. (s/l), 1955.
- _____. *Relatório de 1956*. (s/l), 1956.
- _____. *Relatório de 1957*. (s/l), 1957.
- _____. *Relatório sucinto*; 1958. (s/l), 1958.
- _____. *Relatório de 1959*. (s/l), 1959.
- _____. *Relatório sintético*; 1960. (s/l), 1960.
- _____. *Relatório sintético*; 1961. (s/l), 1961.
- _____. *Relatório sintético*; 1962. (s/l), 1962.
- _____. *Relatório sintético*; 1963. (s/l), 1963.
- _____. *Relatório sintético*; 1964. (s/l), 1964.

LUPION, Moysés. *Mensagem à Assembléia Legislativa do Estado por ocasião da abertura da sessão legislativa de 1947 pelo...* Curitiba, Imprensa Oficial, 1947.

_____. *Mensagem à Assembléia Legislativa do Estado por ocasião da abertura da sessão legislativa de 1949 pelo ...* Curitiba, Imprensa Oficial, 1949.

_____. *Mensagem apresentada à Assembléia Legislativa do Estado por ocasião da abertura da sessão legislativa de 1957 pelo ...* Curitiba, Imprensa Oficial, 1957.

_____. *Mensagem apresentada à Assembléia Legislativa do Estado por ocasião da abertura da sessão legislativa de 1959 pelo ...* Curitiba, Imprensa Oficial, 1959.

_____. *Plano de obras do governo Moysés Lupion: 1947-50.* (s/l), 1947.

MUNHOZ, Alcides. *Relatório apresentado ao Ex.Sr. Doutor Caetano Munhoz da Rocha, digníssimo Presidente do Estado pelo ...* Curitiba, Livraria Mundial França & Cia.Ltda., 1925.

PARANÁ. Comissão de Coordenação do Plano de Desenvolvimento Econômico do Estado. *Programa governamental de desenvolvimento econômico; introdução ao programa*. Curitiba, 1959. 163 p., v.1.

_____. *Conferência internacional de investimentos*, 1958. 185 p.

_____. *Análise da economia paranaense*. Curitiba, 1961. 52 p.

PARANÁ. Companhia de Desenvolvimento Econômico do Paraná. *Programa de investimentos 1963-65*. Curitiba, 1963.

PARANÁ. Leis, decretos, etc. Lei n.547 de 18.12.1946.
Legislação Rodoviária Estadual, Curitiba, dez.1946.

_____. Lei n.756 de 25.10.1951. *Diário Oficial do Estado do Paraná*. Curitiba, out.1951.

_____. Lei n.1.052 de 20.10.1952. *Diário Oficial do Estado do Paraná*. Curitiba, out.1952.

_____. Lei n.8.424 de 08.06.1962. *Diário Oficial do Estado do Paraná*. Curitiba, jun.1962.

REVISTA A RODOVIA. Rio de Janeiro, A noite, D.N.E.R., 1938-.

RIBAS, Manuel. *Relatório de 1932 apresentado pela Interventoria Federal no Paraná ao Exmo.Sr.Presidente da República*. (s/1), 1932.

_____. *Mensagem apresentada à Assembléia Legislativa do Estado por ocasião da instalação da 14 legislatura da Segunda República pelo ...* Curitiba, Empresa Gráfica Paranaense de Plácido e Silva & Cia.Ltda., 1935.

_____. *Relatório referente aos exercícios de 1932 a 1939*. (s/1), 1939.

_____. *Relatório referente aos exercícios de 1940 e 1941*. (s/1), 1941.

ROCHA NETO, Bento Munhoz da. *Mensagem apresentada à Assembléia Legislativa por ocasião da abertura da sessão legislativa de 1951 pelo ...* Curitiba, Imprensa Oficial, 1951.

_____. *Mensagem apresentada à Assembléia Legislativa do Estado por ocasião da abertura da sessão legislativa de 1952 pelo ...* Curitiba, Imprensa Oficial, 1952.

SILVA, Francisco Xavier da. *Mensagem à Assembléia Legislativa do Estado por ocasião da abertura da sessão legislativa de 1902 pelo ...* Curitiba, Tipografia da República, 1902.

_____. *Mensagem à Assembléia Legislativa do Estado por ocasião da abertura da sessão legislativa de 1901 pelo ...* Curitiba, Tipografia da República, 1901.

_____. *Mensagem à Assembléia Legislativa do Estado por ocasião da abertura da sessão legislativa de 1910 pelo ...* Curitiba, Tipografia da República, 1910.

TOURINHO, Luís Carlos Pereira. Um quarto de século do plano rodoviário do Paraná (1951-1976). *Boletim do Instituto Histórico Geográfico Etnográfico Paranaense*. Curitiba, (3):327-55, 1976. Separata.

_____. *Introdução ao macro planejamento de transporte*. *Revista Técnica do Instituto de Engenharia do Paraná*. Curitiba, (17):50-4, nov.1979.

OBRAS DE REFERÊNCIA

Economia brasileira

AUGUSTO, Maria Helena Olivo. *Intervencionismo estatal e ideologia desenvolvimentista*. São Paulo, Símbolo, 1978. 233 p.

BACHA, Edmar Lisboa. *Política econômica e distribuição de renda*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1978. 145 p.

BAER, Werner. *A industrialização e o desenvolvimento econômico do Brasil*. Rio de Janeiro, Fundação Getúlio Vargas, 1966. 315 p.

BENEVIDES, Maria Vitória de Mesquita. *O governo Kubitschek: desenvolvimento econômico e estabilidade política, 1956-61*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1976. 302 p.

CARDOSO, João Manoel de Mello. *Capitalismo tardio*. Campinas, 1975. Tese. Doutorado. Universidade Estadual de Campinas.

CASTRO, Ana Célia. *As empresas estrangeiras no Brasil: 1860-1913*. Rio de Janeiro, Zahar, 1978. 142 p.

COHN, Gabriel. *Petróleo e nacionalismo*. São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1968.

DEAN, Warren. *A industrialização de São Paulo: 1880-1945*. Rio de Janeiro, Difel, 1978. 269 p.

FAUSTO, Boris. *O Brasil no contexto do capitalismo nacional: 1889-1930*. In: HOLANDA, Sérgio Buarque, org. *História da Civilização Brasileira*. São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1975. t.3, v.8, p.345-90.

FURTADO, Celso. *A economia brasileira: contribuição à análise do desenvolvimento*. Rio de Janeiro, A Noite, 1954. 246 p.

_____. *Brasil: tempos modernos*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1979. 194 p.

_____. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo, Cia. Editora Nacional, 1971.

IANNI, Octávio. *Estado e planejamento econômico: 1930-1970*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1979. 316 p.

JAGUARIBE, Hêlio. *Desenvolvimento econômico e desenvolvimento político*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1969.

JOSEFSOHN, Leon. *Vargas: petróleo, aço e urânio*. Rio de Janeiro, edição do próprio autor, 1975. 111 p.

LAFER, Betty Mindlin. *Planejamento no Brasil*. São Paulo, Perspectiva, 1975. 187 p.

MICHIN, S.S. *Processo de concentração de capital no Brasil*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1973. 282 p.

OLIVEIRA, Francisco de. *A economia da dependência imperfeita*. Rio de Janeiro, Graal, 1977. 159 p.

- PEREIRA, Luís Carlos Bresser. *Estado e subdesenvolvimento industrializado*. São Paulo, Brasiliense, 1977. 420 p.
- PRADO JÚNIOR, Caio. *História Econômica do Brasil*. São Paulo, Brasiliense, 1969.
- SILVA, Sérgio. *Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil*. São Paulo, Alfa-Ômega, 1976.
- YOUNG, Jordan M. *Brasil 1954/1964: fim de um ciclo civil*. Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1973. 227 p.

Teoria do desenvolvimento

- DOBB, Maurice. *A evolução do capitalismo*. Rio de Janeiro, Zahar, 1977. 482 p.
- FURTADO, Celso. *Teoria e política do desenvolvimento econômico*. São Paulo, Nacional, 1979. 344 p.
- HARNECKER, Marta. *Los conceptos elementales del materialismo histórico*. Argentina, Siglo Veintiuno, 1971. 341 p.
- LEVINSON, Charles. *Capital, inflação e empresas multinacionais*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1972. 243 p.
- MONT'ALEGRE, Omer. *Capital e capitalismo no Brasil*. Rio de Janeiro, Expressão e Cultura, 1972. 437 p.
- ROSTOW, W.W. *Etapas do desenvolvimento econômico*. Rio de Janeiro, Zahar, 1978. 274 p.
- SUNKEL, Osvaldo. *O subdesenvolvimento latino-americano e a teoria do desenvolvimento*. Rio de Janeiro, Forum, 1974. 46 p.
- SWEEZY, Paul M. *Teoria do desenvolvimento capitalista*. Rio de Janeiro, Zahar, 1976. 413 p.
- TAVARES, Maria da Conceição. *Da substituição de importações ao capitalismo financeiro*. Rio de Janeiro, Zahar, 1976. 263 p.

Metodologia

- CARDOSO, C.F. & BRIGNOL, H.P. *Os métodos da história*. Rio de Janeiro, Graal, 1979. 528 p.
- SALOMON, Décio Vieira. *Como fazer uma monografia: elementos de metodologia do trabalho científico*. Belo Horizonte, Interlivros, 1977. 317 p.

Transporte

- ABOUCAR, Alan. *A política de transportes e a inflação no Brasil*. Rio de Janeiro, IPEA, 1967.
- ANUÁRIO Estatístico dos Transportes, 1970.

- BAER, Werner; KERSTENETZKY, Isaac; SIMONSEN, Mário Henrique. Transporte e inflação: um estudo da formulação irracional de política no Brasil. *Revista Brasileira de Economia*, Rio de Janeiro, 16(4):159-74, dez.1962. trab., gráf.
- BARAT, Josef. *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1978. 385 p.
- BERTHOMIER, Jeanne. *As estradas*. São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1961. 134 p.
- BITTENCOURT, Edmundo Régis. *Caminhos e estradas na geografia dos transportes*. Rio de Janeiro, Rodovia, 1958. 392 p.
- DAROS, Eduardo José. Os transportes no Brasil. *Revista Brasileira de Transportes*, Rio de Janeiro, 2(1):23-36, jan./mar.1967.
- HUTCHINSON, B.G. Transport planning and regional development. *Engineering Journal*, jan.1967.
- MOREIRA, Júlio Estrela. *Caminhos das comarcas de Curitiba e Paranaguã*. Curitiba, Imprensa Oficial, 1975. 3 v.
- TOURINHO, Luís Carlos Pereira. *Doze aulas sobre transporte*. Curitiba, Universidade Federal do Paraná, 1979. 309 p.